

**SPECIALE SALONI** Detroit e Las Vegas

L'AMERICA INDICA LA STRADA PER IL FUTURO DELL'AUTO

€4,50  
in Italia

IN VENDITA ANCHE SU



Chrysler Pacifica



# Automobilismo

PROVA ANTEPRIMA

**OPEL  
ASTRA CDTi**

Consumi da record e qualità vera

**136 CV**



## IN QUESTO NUMERO

- Honda Jazz 1.3 Elegance Navi ADAS • Peugeot 308 GTi 270
- Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Aut. Dynamic • Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition • Toyota RAV 4

## GUIDA ALL'ACQUISTO

Test weekend per sei modelli formato famiglia

**Passioni:** Land Rover Defender Heritage  
L'ULTIMA DI UNA GLORIOSA STIRPE





# NUOVO RAV4 **HYBRID.** POTENZA ALLO STATO IBRIDO.



## RAV4 È TORNATO, PER RIDEFINIRE IL CONCETTO DI SUV.

Se vuoi parlare di SUV, preparati a usare parole nuove. Le prime che ti servono sono Ibrido, Potenza, Facilità di Guida e Basse Emissioni: perché RAV4, che ha inventato la categoria dei SUV nel 1994, da oggi ha un motore Hybrid con cambio automatico da 197 CV con le emissioni più basse della sua categoria. Ti serviranno anche parole come Vantaggi: poter circolare liberamente durante i blocchi del traffico, poter godere in molte regioni e comuni di esenzione dal pagamento del bollo, del parcheggio gratuito sulle strisce blu o dell'accesso, gratuito o a tariffa ridotta, nella ZTL\*. Ora che credi di sapere tutto di RAV4 Hybrid, prova a liberare la sua potenza. Ti lascerà un'altra volta senza parole.

\*Per conoscere tutti i vantaggi dell'ibrido nelle regioni e città italiane visita il sito [toyota.it](http://toyota.it)  
Valori minimi e massimi riferiti a Nuovo RAV4 Hybrid: consumo combinato 20,4-19,6 km/l, emissioni CO<sub>2</sub> 115-118 g/km.





**8-12 GIUGNO**  
**SALONE AUTO 2016**  
**PARCO VALENTINO**



**IL NUOVO SALONE ITALIANO**  
**TORINO, 8-12 GIUGNO 2016**

**INGRESSO GRATUITO DALLE 10 ALLE 24**

Dopo il successo della prima edizione che ha visto 350.000 visitatori, torna il SALONE DELL'AUTO PARCO VALENTINO, il più importante appuntamento in Italia per scoprire e provare in anteprima novità e concept car.

[www.parcovaleentino.com](http://www.parcovaleentino.com)



# GAMMA SUBARU AWD. FATTI SOTTO, STRADA!



**SUBARU**

Confidence in Motion

**OGGI IL CONTROLLO È TUO A PARTIRE DA € 19.990\***

Quando il meglio della tecnologia si unisce all'affidabilità della trazione integrale Symmetrical AWD e alla potenza del motore Boxer Subaru, si diventa capaci di una guida dal controllo eccezionale. Prova la fluidità del cambio Lineartronic, anticipa gli ostacoli con EyeSight, supera ogni percorso grazie all'X-Mode e scopri la grinta e la sicurezza della nuova Levorg, la prima familiare sportiva. SUBARU XV, Outback, Forester e Levorg: una gamma di tecnologie ti aspetta per mettere la strada ai tuoi comandi. Scegli quella più adatta a te.

OUTBACK ciclo combinato: consumi da 6,1 a 7,0 (l/100 km); emissioni CO<sub>2</sub> da 159 a 161 (g/km).

FORESTER ciclo combinato: consumi da 5,7 a 8,5 (l/100 km); emissioni CO<sub>2</sub> da 148 a 197 (g/km).

SUBARU XV ciclo combinato: consumi da 5,6 a 9,6 (l/100 km); emissioni CO<sub>2</sub> da 139 a 160 (g/km).

LEVORG ciclo combinato: consumi da 6,9 a 7,1 (l/100 km); emissioni CO<sub>2</sub> da 159 a 164 (g/km).

\*Prezzo di listino riferito a SUBARU XV Free 1.6 Benzina (IPT e PFU escluse). L'immagine è puramente indicativa.

SUBARU CONSIGLIA  
**MOTUL**

SEGUI SUBARU ITALIA







**TOYOTA**

ALWAYS A  
**BETTER** WAY



**RAV4 HYBRID.**  
**POWER RE-DEFINED.**

[toyota.it](http://toyota.it)

**TOYOTA**  
**HYBRID**





## Polveri e altari

**Il ciclone dieselgate si abbatte anche sulla Renault: inevitabili le ripercussioni in Borsa. Detroit e Las Vegas inaugurano i Saloni dell'anno all'insegna della tecnologia**

L'ANNO CHE È APPENA INIZIATO promette bene. In tutti i sensi. Sì, perché tra uno scossone e l'altro, l'automobile sembra voler tornare al centro dell'attenzione. Ma andiamo con ordine, iniziando proprio da ciò che abbiamo banalmente indicato con il termine scossone. Ebbene il ciclone che si è abbattuto su Volkswagen ha tutt'altro che esaurito la propria forza distruttiva tendendo a propagarsi, come era intuibile, anche su altri marchi. Così pochi giorni fa è giunta la notizia di una serie di perquisizioni della polizia antifrode in alcune sedi della Renault, proprio in relazione a possibili "taroccamenti" delle emissioni in fase di omologazione. Quanto basta per scatenare un vero e proprio putiferio in Francia, e non solo, con articoli al vetriolo sui giornali e crolli sistematici dei titoli in Borsa. Vedremo nei prossimi mesi. Nel frattempo il management della Renault fa sapere che le vendite del Gruppo nel 2015 sono aumentate e che la Casa francese non ha affatto imbrogliato. Anzi, starebbero lavorando a un piano tecnico per ridurre in modo significativo le polveri inquinanti nei prossimi anni. Ma non solo, dal momento che il governo detiene una quota azionaria della Règeie, lo stesso ministro dell'ambiente Ségolène Royal ha ufficialmente richiesto al gruppo di mettersi in regola al più presto, ribadendo però che a differenza di quanto

accaduto a Volkswagen con il dieselgate, nel caso di Renault non c'è stata "frode volontaria". Non resta che prenderne atto e, appunto, attendere.

Come da copione, il primo mese dell'anno è scandito dalle rassegne americane di Detroit e Las Vegas. Nelle pagine seguenti troverete un lungo e approfondito resoconto dei nostri inviati che vi raccontano i segnali e le indicazioni provenienti dall'altra parte dell'Oceano.

E quello che gli stand

documentano sono storie di alta tecnologia, di un futuro sempre più legato al mondo dell'informatica e alle mille diavolerie elettroniche che scandiscono il progresso dell'auto. Un progresso giustamente inarrestabile che, involontariamente, sancisce l'uscita di scena della 4x4 più famosa e longeva del mondo: la Land Rover Defender. A questa regina dedichiamo un lungo e scenografico servizio: modella d'eccezione la Heritage, la last edition con la quale la Land intende congedarsi. Grazie di cuore e per ora solo un arrivederci: siamo infatti sicuri che ti vedremo scorrazzare per tanti anni ancora sulle strade del mondo.





NUOVA TIPO

12.500€\*

- Climatizzatore automatico
- Cerchi in lega
- Radio con Bluetooth® e comandi al volante
- Sensori di parcheggio posteriori
- 6 airbag
- Fendinebbia
- Finestrini elettrici posteriori



\*  
L'UNICA SORPRESA È CHE È TUTTO INCLUSO.

NUOVA TIPO. CI VUOLE POCO PER AVERE TANTO.

Iniziativa valida fino al 29 febbraio 2016. Tipo Opening Edition 1.495 cv E6 benzina - prezzo promo 12.500€ (IPT e contributo PFU esclusi) in caso di permuta o rottamazione, con il contributo Fiat e dei Concessionari aderenti. Messaggio Pubblicitario a scopo Promozionale. Le immagini inserite sono a scopo illustrativo. Le caratteristiche ed i colori possono differire da quanto rappresentato. Consumi ciclo combinato da 4,2 a 5,7 (l/100km). Emissioni CO<sub>2</sub> ciclo combinato da 110 a 133 (g/km).



[www.fiat.it](http://www.fiat.it)



## Auto a guida autonoma quale futuro?

La corsa all'auto che guida da sola sta cambiando l'industria automobilistica e i rapporti tra le Case e i big della Silicon Valley. Una nuova sfida per la rivoluzione della mobilità più sconvolgente dell'era moderna

L'AUTO CHE GUIDA DA SOLA È UNA REALTÀ sempre meno virtuale. Su questa nuova mobilità, l'America si è già messa al passo, tanto è vero che la proposta di budget per il 2017 del presidente Barack Obama include un investimento di 4 miliardi di dollari proprio sul "self drive". Un investimento coerente con quanto dichiarato dallo stesso Obama nel discorso sullo Stato dell'Unione, durante il quale ha messo in evidenza di voler rafforzare gli sforzi per un "sistema di trasporti per il 21° secolo" e lavorare anche alla definizione di linea guida per aumentare la sicurezza del settore, con norme che rendano le vetture senza guidatore più sicure.

Ai Saloni di Las Vegas e di Detroit si è parlato molto, quest'anno, di auto a guida autonoma, giudicate come una rivoluzione che trasformerà in un futuro ormai sempre più vicino non solo i consumatori, ma innanzitutto l'industria dell'auto. A Detroit John Krafcik, responsabile del progetto di self-driving di Google, ha lanciato un appello ai costruttori: "Abbiamo bisogno della vostra capacità di costruire automobili in grandi quantità e per questo riteniamo che gli accordi tra noi e voi siano ormai

indispensabili". Verissimo: costruire auto su larga scala è un mestiere che non si apprende in pochi anni anche per i creativi dell'auto che guida da sola come Elon Musk, il fondatore di Tesla, che recentemente ha spiegato che tra qualche anno "nessuno comprerà un'auto che non sia autonoma. Possedere un veicolo che non si guida da solo in futuro sarà come avere un cavallo: potrai tenerlo e

usarlo per ragioni sentimentali, ma non per un uso quotidiano".

Ma quella che molti analisti, negli USA, hanno ribattezzato la "sconvolgente rivoluzione della mobilità" non può e non potrà prescindere dagli attuali costruttori. Dunque per i prossimi anni sarà gara fra le Case a chi riesce ad allearsi con i colossi della connettività, da Google a Apple. Più delle fusioni tra i costruttori tradizionali, le alleanze più forti saranno quelle che nasceranno tra Silicon Valley e le stesse Case automobilistiche. Dalla capacità di stringere e consolidare questi accordi dipenderà, anche, la salvezza di molte fabbriche e decine di migliaia di posti di lavoro. Fermo restando che poi bisognerà pur sempre fare i conti con i consumatori, che a quanto pare non hanno poi così fretta di mollare la classica automobile. A Detroit l'auto più ammirata è stata la Chrysler Pacifica, ovvero una monovolume extra-large, un classico per gli americani, ma è anche vero che Tesla non era presente ...

## Automobilismo

via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (Mi)  
tel. 02/380851 - fax 02/38010393  
E-mail: automobilismo@edisport.it

### DIRETTORE RESPONSABILE

Piero Bacchetti

### DIRETTORE

Fabio Madaro

### RESPONSABILE PROVE

Fabio Suvero

### CAPOSERVIZIO ATTUALITÀ

Gabriele Canali

### REDAZIONE

Dario Chiozzotto (web editor),  
Alberto Motti

### SEGRETERIA DI REDAZIONE

Federica Semprini

**HANNO COLLABORATO:** Massimo Arduini, Davide Bellocchi, Fabio Bernardini, Andrea Brambilla, Roberto Bruciamonti, Corrado Canali, Davide Diliberto, Luca Gastaldi, Roberto Gurian, Andrea Lemma, Massimo Gustato, Massimo Mambretti, Eugenio Mosca, Francesco Pelizzari.

**FOTOGRAFI:** Alessio Barbanti, Fabrizio Grioni, Luci & Immagini, Thomas Maccabelli, Lorenzo Marcinnò, Simone Romeo, Photo4, Enrico Schiavi



**DEKRA**  
Certificazione  
**TUV**  
375-0074-04-ITA Ext 01

**CENTRO PROVE E SERVIZI S.R.L.**  
(Claudio Cortemiglia (Responsabile),  
Michele Foglio, Alessandro Perelli)

### DIRETTORE DI PRODUZIONE

Paolo Cionti

### COORDINAMENTO TECNICO

Lorenzo Pucci, Alberto Origgi

### SERVIZIO GRAFICO

Fabio Castiglioni

Sabrina Brambilla, Sara Casati,  
Maria Celico, Patrizia Civati,  
Roberta Duina, Vincenzo Palmieri,  
Greta Parodi, Patrizia Renoldi,  
Tamara Viganò, Barbara Zaltieri

**Stampa:** Arti Grafiche Bocca spa - via Tiberio Claudio Felice, 7 - 84131 Salerno - **Distributore:** SO.DI.P., via Bettola 18,

20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301-  
**Distributore per l'estero:** SO.DI.P. SpA, via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Mi) - Tel +3902/66030400. FAX +3902/66030269 - e-mail: sies@sodip.it - www.siesnet.it

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, S/NA **Registrazione del Tribunale di Milano** n.405 del 3/8/1983 - Registrazione al R.O.C. n. 56261

Per abbonamenti - Arretrati vedi ultima pagina

### EDISPORT EDITORIALE SRL

via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (Mi)  
tel. 02/380851 - fax 02/38010393

### AMMINISTRATORE UNICO

Piero Bacchetti

### SEGRETARIO GENERALE

Cesare Cristina

© Copyright 2016 Edisport Editoriale S.r.l. - Milano  
Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati.  
Manoscritti e foto anche se non pubblicati non si restituiscono.



Motori turbo fino a 240 CV e turbo GPL. Pura potenza Alfa Romeo.



## ALFA ROMEO GIULIETTA E MITO. **LASCIATI GUIDARE DALLE EMOZIONI.**

Consumi ciclo combinato max 8,2 (l/100 km); emissioni CO<sub>2</sub> max 157 (g/km).

*La meccanica delle emozioni*





# Sommario

FEBBRAIO 2016



## In copertina

**OPEL ASTRA**  
Tutta nuova, più leggera  
e dotata di un motore 1.6  
td imbattibile nel rapporto  
prestazioni/consumi.



**76**  
Peugeot 308  
GTi



**86**  
Range Rover  
Evoque



**94**  
Skoda Superb  
Wagon

- 2 Editoriale
- 10 Lettere al direttore

## ATTUALITÀ

- 14 Salone di Detroit
- 30 CES di Las Vegas
- 48 I prezzi dei carburanti

## IMPRESSIONI

- 36 Toyota Rav4

## PROVE

- 64 Opel Astra 1.6 CDTi
- 76 Peugeot 308 GTi 270
- 86 Range Rover Evoque TD4
- 94 Skoda Superb Wagon 2.0 TDI
- 102 Honda Jazz 1.3



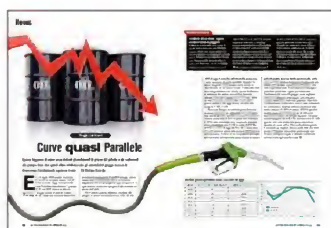
**14 Salone di Detroit**



**30 CES di Las Vegas**



**36 Toyota Rav 4**



**48 I prezzi dei carburanti**



**102**  
Honda Jazz

# Accendi il risparmio.



Genialloyd ha pensato al motociclista che sei e ti offre la polizza più adatta al tuo stile di guida.  
**In più ti fa risparmiare.**



## MOTO SEMPRE

12 mesi consecutivi  
di copertura  
se usi la moto tutto l'anno.



## MOTO FREE

Sospendi e riattivi gratis  
quando vuoi, hai 12 mesi di  
copertura da usare in 2 anni.

## Genialloyd. L'assicurazione online n.1 in Italia.

Entra a far parte di **MOTOCICLISMO  
Team**

Per te e i tuoi familiari conviventi il vantaggio aumenta.  
Scopri di più su [motociclismo.it/team](http://motociclismo.it/team)

\*Fonte: ANIA aprile 2015. Raccolta premi mercato diretto in Italia.

Messaggio promozionale con finalità commerciale. Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo su [www.genialloyd.it](http://www.genialloyd.it)  
L'offerta è cumulabile con altre iniziative commerciali in corso ma non con altre convenzioni.

Prima della sottoscrizione il Cliente dovrà dare prova dell'iscrizione (gratuita) a MOTOCICLISMO Team

  
**genialloyd**  
una società Allianz



# Sommario



110 Formula E



130 Tesla e la guida autonoma



124 Mercedes Classe E



148 Sei auto da week end

## SPORT

- 110 Formula E
- 118 Test Polaris Razor

## TECNICA

- 124 Le quattro ruote sterzanti
- 130 Tesla e la guida autonoma

## DESIGN

- 124 Mercedes Classe E

## PASSIONI

- 138 Land Rover Defender Heritage

## GUIDA ALL'ACQUISTO

- 148 Sei auto da week end
- 158 Lancia Ypsilon 1.2

## LISTINO

- 165 Chi entra, chi esce
- 166 I prezzi del nuovo



118  
Polaris Razor



124  
Le quattro  
ruote sterzanti



138  
Land Rover  
Defender



158  
Lancia Ypsilon

## BASTA UN CLICK

Inquadrate qui e andate sul sito di [Automobilismo.it](http://Automobilismo.it) direttamente dal telefono cellulare.



Come si fa a leggere un QR Code dal vostro cellulare? Basta avere un telefonino con fotocamera, un collegamento a internet e inquadrare l'immagine, simile a quella

qui sopra. Di seguito, la procedura per accedere ai nostri file multimediali. 1) Scaricate il programma specifico per il vostro smartphone (ad esempio, "QR Code Reader"

disponibile per le piattaforme Android, iOS, Windows). 2) Avviate il programma, inquadrare l'immagine e il sistema catturerà il simbolo. Poi si aprirà una finestra su

una pagina di [Automobilismo.it](http://Automobilismo.it) o YouTube e potrete vedere il filmato, le fotografie o leggere un testo che riguardano il servizio dove appare il QR Code.



# evo

IL BRIVIDO  
DELLA GUIDA

## ALLA SCOPERTA DELLE AUTO PIÙ BELLE DEL MONDO

BELLO

NUOVO

IN EDICOLA



ED  
EDISPORI

OGNI MESE IN EDICOLA  
TUTTI I GIORNI ON LINE

[www.evomagazine.it](http://www.evomagazine.it)



Con questa rubrica il direttore risponde ai quesiti dei lettori o ne ospita semplicemente il parere. Verranno pubblicate le lettere il cui argomento rivesta interesse generale. Si raccomanda di scrivere a macchina o in stampatello. La redazione si riserva la possibilità di riassumere la lettera.

## LE VOSTRE DOMANDE E LE RISPOSTE DELLA REDAZIONE

### LETTERA DEL MESE



## Fiat 500 Twin Air: il Dualogic solo sul meno potente

Caro Direttore, appassionato del prodotto italiano, possiedo una Fiat 500 con motore TwinAir di cui sono molto soddisfatto. Vorrei sapere perché non trovo nel listino FCA il modello da 110 Cv con cambio automatico Dualogic come quello che possiedo sulla mia auto attuale.

Ringraziando a apprezzando la Vostra rivista, Vi mando un cordiale saluto.

ALDO CRESPI, CORSICO (MI)

Caro Aldo, il bicilindrico Fiat TwinAir da 895 cc è proposto, con omologazione Euro 6, sulla Nuova 500 in versione berlina e cabriolet nelle due potenze di 62,5 e 77 kW, corrispondenti rispettivamente a 85 e 105 Cv. Il primo è abbinato a un cambio manuale a cinque marce, il secondo a un gruppo a sei rapporti. Il robotizzato Dualogic, nella foto sotto, è disponibile però solo con il primo, analogamente a quanto accadeva per la scorsa generazione della Fiat 500. Chi desidera la comodità del Dualogic, quindi, deve obbligatoriamente scegliere il bicilindrico in versione da 85 Cv oppure, eventualmente, optare per il Fire quattro cilindri da 1,2 litri disponibile anch'esso con l'alternativa cambio manuale o Dualogic. A livello tecnico non dovrebbero esserci controindicazioni nell'installare il robotizzato anche sul bicilindrico di maggiore potenza, dal momento che la coppia espressa dai due gruppi è identica e non pone quindi problemi a livello di resistenza di ingranaggi e componenti meccanici. Più facile invece pensare che, per offrire un maggiore arco di utilizzo del motore, il

gruppo più potente necessiti di sei rapporti come sul manuale, e che lo sviluppo di un sistema robotizzato specifico per il bicilindrico più potente non sia giustificato dalla scarsa diffusione che potrebbe potenzialmente avere. E' quindi probabile che, considerando che la richiesta di un cambio robotizzato che equipaggi il TwinAir da 105 Cv potrebbe non essere elevatissima, la dirigenza della Fiat non ritenga economicamente giustificato il costo del suo sviluppo.



### Alpine, Renault ha ufficializzato il ritorno

Caro Direttore, sento parlare da tempo del ritorno di un marchio, Alpine, a me molto caro e anche a molti appassionati, penso. Ci sono notizie precise e ufficiali sul ritorno di Alpine?

FRANCO REGUZZIONI, IVREA

Quando si pensa alle Renault sportive non si può fare a meno di prendere in considerazione il nome Alpine, marchio di fabbrica di automobili leggendarie, come ad esempio la mitica A110, capace di trionfare nel mondiale rally. Il brand di Dieppe, nato nel 1955, e poi presente sulle vetture stradali fino al 1995, sta per tornare e in grande stile, con una vettura tutta nuova che si annuncia all'altezza della tradizione del Marchio transalpino. La data del ritorno dell'Alpine, il 16 febbraio, è stata ufficializzata attraverso la l'account ufficiale Alpine di Twitter, come si usa fare da un po' di tempo a questa parte, e queste sono le parole contenute nel tweet in questione. "Vorremmo annunciare il nostro ritorno, ma qualcuno direbbe che non siamo mai

andati via". Dunque, c'è una comunicazione ufficiale, che va ad aggiungersi al prototipo Celebration Concept, nella foto sotto, svelato alla scorsa 24 Ore di Le Mans e dal quale la vettura di serie dovrebbe riprendere diverse componenti. La concept stilisticamente assomigliava in maniera evidente alla più famosa delle Alpine, l'A110 che trionfò nel mondiale rally nel lontano 1973. Si tratta quindi di una vettura compatta, contraddistinta da una grande agilità e con un particolare disegno del lunotto. Al momento in cui scriviamo non ci sono ancora notizie ufficiali sulla meccanica e sulle caratteristiche dell'auto che in ogni caso sarà una sportiva, e, molto probabilmente, con motore turbo. È ovvio che si tratta di ipotesi, così come quelle legate al motore, che potrebbe essere il 1.6 sovralimentato della Renault destinato anche alla nuova Megane RS. La nuova Alpine andrà, per forza di cose, ad inserirsi in una nicchia di mercato, ma è chiaro che la gamma, potrebbe espandersi dopo il debutto sul mercato previsto per il 2017.





## Jeep Renegade miglior 4x4 dell'anno

Caro Direttore,  
mi piace sempre di più la Jeep Renegade, che sto pensando possa diventare la mia prossima macchina. La userei non solo su strade normali, ma anche per qualche puntata su sterrati leggeri e mulattiere di montagna sulle quali penso abbia caratteristiche molto adatte. Cosa ne pensate voi? E quale versione a vostro giudizio rappresenta il miglior acquisto tenendo conto delle mie esigenze e del fatto che preferirei una motorizzazione a gasolio?

LUIGI MAQUIGNAZ, AOSTA



Caro Luigi, sicuramente la Renegade rappresenta uno dei più riusciti veicoli multiuso giunti sul mercato negli ultimi anni. Tra l'altro potrà interessarle il fatto che, recentemente, è stata insignita del titolo di "4x4 of the Year 2016" dalla

rivista inglese 4x4 Magazine. Il periodico britannico ha valutato positivamente le doti di off road della vettura, in particolare attribuendo lusinghieri giudizi alla versione dotata del diesel da due litri e 170 Cv accoppiato al cambio automatico a nove marce e al sistema di trasmissione 4x4 Jeep Active

Drive Low. Sicuramente si tratta di un mezzo estremamente efficace su ogni tipo di terreno, ma non è necessario optare per il top di gamma per ottenere valide prestazioni. Anche le diesel due litri da 120 e 140 Cv, entrambe disponibili con trazione integrale, offrono interessanti prestazioni su tutti i tipi di terreno, assicurando elevati livelli di confort anche su strada normale e costi di gestione anche più contenuti rispetto alla "sorella" da 170 Cv. La due litri 120 Cv è offerta in allestimento Sport con cambio a sei marce a partire da 25.100 euro, le 140 Cv sono disponibili come Longitude o Limited con cambio manuale a sei marce o automatico a nove marce con prezzi compresi tra 27.800 e 33.300 euro.

## Kia Optima, sarà anche ibrida

Caro direttore sono un estimatore delle vetture di produzione coreana e in particolare di Kia. A tal proposito vorrei sapere se Kia ha in programma il lancio in Europa, e anche in Italia, di un modello ibrido.

GIOVANNI RAFFAELI, CREMONA

Caro Giovanni Kia ha recentemente annunciato un ambizioso programma legato al contenimento delle emissioni inquinanti, da soddisfare tramite il lancio sul mercato di automobili a basso impatto ambientale. Una di queste sarà la Niro, ma la Casa coreana prevede di lanciare anche due varianti a propulsione ibrida della nuova generazione della berlina Kia Optima, nella foto sotto, destinata anche al mercato europeo, con soluzioni tecniche differenti. La Kia Optima Hybrid avrà una soluzione ibrida di tipo tradizionale,



capace di migliorare consumi ed emissioni nella misura del 10% rispetto alla generazione precedente. Il sistema prevede un motore a benzina 2.0 (156 Cv), un pacco batterie ai polimeri di litio (da 1,62 kWh) ed un motore elettrico (38 kW) sistemato all'interno del cambio automatico a 6 rapporti in sostituzione del convertitore di coppia. Il cambio adotta una pompa dell'olio elettrica, soluzione utile per migliorare i consumi. La potenza complessiva dichiarata è di 195 Cv. Le batterie si trovano all'interno di un pozzetto ricavato nel vano bagagli e non rubano spazio al vano stesso, che sarà ampio a sufficienza per ospitare i bagagli di una famiglia composta da quattro persone. Alla Hybrid si affiancherà la Optima PHEV, che adotta invece una piattaforma ibrida di tipo plug-in, cioè con batterie ricaricabili, e può percorrere fino a 43 chilometri in modalità elettrica, quando invece la Hybrid non prevede una modalità di guida a zero emissioni. La piattaforma PHEV è simile alla versione non ricaricabile, con il 2.0 benzina da 156 Cv e il motore elettrico elettrico da 50 kW inserito nel cambio automatico a 6 rapporti al posto del convertitore di coppia e di un pacco batterie ai polimeri di litio, dalla capacità ben superiore: in questo caso vengono dichiarati ben 9,8 kWh. Kia dichiara una potenza complessiva di 205 Cv e una percorrenza pari a 42 km al litro con batteria carica. Le batterie si ricaricano in 9 ore da un impianto a 120 V oppure in meno di 3 ore da un impianto a 240 V. L'esordio della Optima Hybrid è stato confermato per la prima metà di quest'anno, seguirà la Optima PHEV che sarà commercializzata in Italia a fine 2016.





## Opel Karl, multimediale come le Opel più grandi

Caro direttore, sono intenzionato ad acquistare una Opel Karl ed essendo un appassionato di multimedialità vorrei sapere se è possibile equipaggiare la city car della Casa con i sistemi di infotainment di ultima generazione presentati da Opel.  
DIEGO LOVISETTI, TRENTO

Caro Diego, le confermo che la Opel Karl sarà disponibile con i sistemi IntelliLink e OnStar, tecnologie di solito riservate a vetture più costose e nel caso della Karl proposti a prezzi convenienti: l'IntelliLink, infatti, può essere ordinato alla cifra di 300 euro, mentre l'OnStar richiede un sovrapprezzo di 500 euro ma è di serie sulla Karl in allestimento Cosmo. Più in dettaglio il sistema R4.0 IntelliLink della Opel Karl favorisce l'integrazione fra lo smartphone e l'impianto multimediale. Si interfaccia con un monitor a sfioramento da 7 pollici, offre la connettività Bluetooth

ed è basato sui protocolli Android Auto ed Apple CarPlay, riservati ai dispositivi mobili con sistema operativo Android o iOS. Non manca una porta USB, che assicura il collegamento fra lo smartphone ed il monitor: in questo modo è possibile gestire determinate applicazioni tramite lo schermo touch, a tutto vantaggio della facilità d'utilizzo e della sicurezza. Le app più note sono quelle per la messaggistica istantanea (WhatsApp), per la navigazione satellitare (Google Maps) o per la riproduzione di contenuti musicali (Spotify). L'IntelliLink prevede anche gli utili comandi vocali. OnStar fornisce ai passeggeri la connessione ad internet nell'abitacolo, grazie ad un modulo 4G/LTE che svolge anche la funzione wi-fi. Onstar permette inoltre di connettersi con una centrale operativa dedicata, la quale fornisce aiuto ed assistenza in caso di furto dell'auto o incidente.

## Station wagon

### Skoda Fabia, arriva la Scout

Caro direttore, ho visto foto di una Skoda Fabia Wagon con un look off-road. Sarà in vendita anche in Italia?  
CLAUDIO FILIPPETTI, PISA

Caro Filippetti, sono le immagini nuova Fabia Wagon Scout, sotto. In vendita nei primi mesi di quest'anno, si riconosce per i numerosi particolari stilistici ispirati alle Suv. Sarà proposta con motori benzina 1.0 (75 Cv) e 1.2 (90 Cv e 110 Cv) e i td 1,4 (75 Cv) e 1,6 litri (90 Cv e 105 Cv).



"Se sei stanco della solita margherita,  
Ordina una 4 stagioni"



**NANKANG**  
**FOUR SEASONS**

I migliori pneumatici 4 stagioni



Per informazioni: [info@nankang.it](mailto:info@nankang.it)

[www.nankang.it](http://www.nankang.it)





# L'America è tornata

Vendite in aumento, nuovi modelli per tutti i segmenti del mercato: risorte dalle ceneri della crisi, le Case automobilistiche USA hanno rilanciato al Salone di Detroit la sfida ai marchi europei e asiatici. Tra le prime mondiali svelate, debutto in grande stile per la Chrysler Pacifica, l'erede della Voyager, un mito per intere generazioni di famiglie americane **di Corrado Canali e Gabriele Canali - Foto di Photo4**

**I**l mercato dell'auto, negli USA, è ripartito (+5,7% nel 2015) e con le vendite è tornato l'ottimismo: dei clienti, ma prima di tutto dei costruttori, che quest'anno a Detroit hanno fatto un atto di presenza tutt'altro che simbolico. Contendendo i riflettori delle passerelle ai brand europei, i protagonisti se non i dominatori delle ultime edizioni. Concrete, più che spettacolari, le novità del made in USA: a cominciare dalla Pacifica, l'erede di un mito, la minivan Chrysler Voyager, per generazioni di famiglie americane. E gli europei, o meglio i tedeschi? Hanno risposto nei settori dove sono molto forti: le auto sportive, le vetture ecologiche, tanto per fare un esempio e poi ancora quelle di prestigio. Qui, però, la concorrenza cresce e si moltiplica: oggi ci sono anche i coreani della Hyundai, che hanno scelto proprio Detroit per presentare Genesis, il nuovo marchio premium della Casa. I giapponesi? Presenti e come sempre pronti a reinventarsi, come ha fatto il brand Toyota del lusso, Lexus, che adesso punta a conquistarsi un posto al sole anche nel mondo delle sportive da sogno.

Torniamo alla Pacifica. E a Chrysler, che di minivan se ne intende. Non a caso dal 1984 ad oggi nelle cinque diverse generazioni disponibili sul mercato ne ha vendute oltre 14,3 milioni di unità. Ora però era venuto il momento di cambiare "marcia" e il brand americano di FCA lo ha studiato nei minimi termini per tre lunghi anni fino al modello che ha debuttato in anteprima mondiale al Salone di Detroit e che porta al debutto anche il primo powertrain ibrido plug-in del Gruppo: la minivan Pacifica. Con un colpo di teatro forse un po' azzardato, inoltre, è stata abbandonata la classica denominazione Town&Country, per lasciare spazio a quella della crossover proposta fino al 2007 da Chrysler, ma il progetto, come detto, è totalmente nuovo, grazie all'inedita piattaforma alleggerita di oltre 130 kg per restare sotto le due tonnellate e senza modificare sostanzialmente le dimensioni esterne. Il design della carrozzeria e degli interni è ispirato a quello della Chrysler 200 e nella plancia spicca, fra l'altro, il nuovo sistema d'infotainment UConnect, con schermo da 8,4" anteriore e due altri display da

**Sopra, la nuova minivan Pacifica presentata sullo stand Chrysler da Tim Kuniskis, responsabile FCA in Nord America per i marchi Chrysler, Fiat, Dodge e SRT. E' la prima ibrida di FCA e potrebbe essere commercializzata anche in Europa.**





10" nei poggiatesta ad uso dei passeggeri posteriori. Gli americani, i primi a poter disporre della Pacifica, potranno sceglierla sia nella classica versione equipaggiata con un V6 Pentastar a benzina di 3,6 litri da 287 Cv, abbinato ad un cambio automatico a nove marce, sia nell'inedita fino ad oggi variante Hybrid: in questo caso il powertrain prevede lo stesso V6 Pentastar, ma in una variante a ciclo Atkinson e due motori due elettrici abbinati a batterie al litio da 16 kWh sistemate sotto la seconda fila di sedili. Il sistema ibrido sfrutta una nuova trasmissione, ribattezzata EVT progettata dal Gruppo FCA che consente anche al motore elettrico, normalmente utilizzato come generatore, di inviare coppia alle ruote. Secondo le prime informazioni fornite a Detroit l'autonomia in modalità a emissioni zero potrà sfiorare i 50 km, con tempi di ricarica di circa due ore da una presa a 240 Volt, grazie allo sportello sistemato sul parafrangente anteriore sinistro. Pacifica offre accessori di ultima generazione dedicati alla sicurezza, fra cui il sistema Surround View Camera, il Park Assist, l'Adaptive Cruise Control con funzione Stop and Hold, il Forward Collision Warning Plus, il Lane Departure Warning Plus e il Blind Spot Monitoring. Della lista degli optional fanno parte anche accessori come l'aspirapolvere integrato nel vano bagagli, il movimento elettrico di porte laterali e portellone e l'Active Noise Cancellation (ANC) per la riduzione dei rumori nell'abitacolo. **A**



L'abitacolo della Pacifica, sopra, può accogliere fino a 8 passeggeri su tre file di sedili, ripiegabili anche separatamente. Il vano bagagli offre una capacità di carico massima di 3.978 litri. Più in alto la plancia con il nuovo sistema di intrattenimento UConnect con schermo a colori ad alta risoluzione da 8,4 pollici.

## STRATEGIE FCA



### "La Suv Maserati sarà la prima ibrida FCA in Europa"

Nonostante il buon momento di FCA, quest'anno a Detroit Marchionne, Ad del Gruppo, presente al Salone con John Elkann, ha parlato molto ma ha detto e non detto. Ha ribadito che gli obiettivi finanziari fissati per il 2018, ovvero aumentare le consegne del 50%, ridurre di 7 miliardi di euro il debito e triplicare l'utile netto a 5 miliardi, sono fattibili anzi, dopo "il 2015 sono più vicini" ma parlando di prodotto, non ha fatto cenno a Alfa Romeo e ai motivi per cui il marchio del Biscione è in ritardo di diversi mesi rispetto alla tabella di marcia prevista per l'inizio delle vendite dei nuovi prodotti, a cominciare dalla Giulia. Marchionne, tuttavia, ha annunciato che la tecnologia ibrida plug-in della Chrysler Pacifica arriverà in Europa: con i marchi Alfa Romeo e Maserati. "Probabilmente sarà la Levante la prima vettura ad adottarla, ma di sicuro la offriremo anche sulla Quattroporte e su tutta la gamma Maserati. L'obiettivo" ha precisato Marchionne "è quello di avere la tecnologia Phev sul 50% della gamma Fca entro il 2020". Sui temi del momento, l'auto a guida autonoma e quella elettrica" nessun annuncio. "Continueremo a lavorare con Google e con altri, come abbiamo sempre fatto. Ricordo colleghi che annunciavano gamme al 90% elettriche nel giro di pochi anni ma la verità oggi è che nessuno riesce a guadagnare con le auto a zero emissioni. Nemmeno Elon Musk (fondatore di Tesla n.d.r., nella foto sotto)" ha precisato Marchionne "che pure considero il guru del settore. Non bisogna innamorarsi di un'idea che può avere conseguenze finanziarie disastrose e ingestibili".







# L'idrogeno per viaggiare

Con la concept di Suv sportiva h-tron quattro, Audi presenta la sua prima auto a idrogeno, già predisposta per adottare la tecnologia di guida autonoma che dal 2017 equipaggerà l'ammiraglia A8

**D**al primo ibrido plug in di FCA alla prima volta di un'Audi a alimentata a idrogeno. La Casa dei "quattro anelli" ha esposto al Salone di Detroit la h-tron quattro concept, una Suv sportiva presentata da Rupert Stadler, Ceo Audi (nella foto in apertura) accreditata di un'autonomia di 600 km con dei tempi di rifornimento attorno ai quattro minuti. La h-tron quattro concept evidenzia una stretta parentela con la e-tron quattro concept, un'elettrica pura mostrata al Salone di Francoforte dell'anno scorso: oltre allo stile, le due concept condividono la piattaforma MLB Evo e, dunque, un pianale virtualmente identico pur utilizzando una tecnologia diversa. Identiche anche le

dimensioni della Suv a idrogeno che è lunga 4,88 metri, larga 1,93 e alta 1,54, mentre il Cx è di 0,27, ottenuto grazie a dettagli che migliorano i flussi d'aria e montando delle telecamere al posto dei classici retrovisori. Per i gruppi ottici, invece, sono stati usati sia la tecnologia laser Matrix sia i diodi Oled, ad indicare che la vettura potrà muoversi anche con la guida autonoma. Sotto il cofano, la h-tron quattro concept propone la più recente generazione della tecnologia fuel cell sviluppata dal Gruppo Volkswagen e si presenta come una Suv alimentata da una cella a combustibile con 330 elementi singoli oltre che alloggiata nella parte anteriore, in grado di sviluppare 150 Cv. In più, può sfruttare una batteria agli ioni di litio da 1,8 kWh

che serve a garantire fino a 136 Cv quando necessari, destinati anche al recupero della energia in frenata. Fuel cell e accumulatore alimentano due motori elettrici, uno sull'asse anteriore da 122 Cv e uno sul posteriore da 190 Cv. Per la vettura che dispone della trazione integrale Quattro, l'Audi dichiara una coppia di 560 Nm, un'accelerazione 0-100 km/h di poco inferiore a 7 secondi e una velocità massima di 200 km/h. Tra le soluzioni specifiche adottate dalla concept va ricordato il tetto a pannelli solari che genera fino a 320 watt, pari a mille km in più di percorrenza annuale. Per l'idrogeno la h-tron quattro concept offre tre serbatoi multistrato a una pressione di 700 bar e sistemati sotto l'abitacolo, sufficienti per un'autonomia



## Fruibile ma prima di tutto ecocompatibile: la nuova missione nello spazio

La missione non è più solo nello spazio. Le auto da famiglia, siano esse station wagon e multispaio o le sempre più trendy crossover e Sport utility, oggi volano più alto: la fruibilità, infatti, deve essere anche e soprattutto ecocompatibile. Bio, insomma. Non a caso molte concept, quasi tutte quelle svelate a Detroit, hanno forma e sostanza da auto da famiglia, multiuso e multiruolo. Non c'è un solo costruttore

che non sbandieri ai quattro venti le credenziali ecologiche dei propri modelli di ultima generazione. Quasi che l'automobile sia diventata uno strumento capace di riportare il verde sull'intero pianeta. Ti avvicini alle nuove auto, e fai fatica a trovare le cifre che normalmente le accompagnano: sembra che potenza, prestazioni e quant'altro non interessino più di tanto. Hanno lasciato il passo al nuovo numero chiave, i

grammi di CO<sub>2</sub> riversati nell'atmosfera per ogni chilometro di strada percorsa. Che ovviamente seguono un percorso opposto: se prima ogni nuovo traguardo era segnato dai cinque, dieci cavalli in più, adesso la gara è a chi ne spara di meno, di anidride carbonica. E magari fra un po' arriverà persino qualcuno a sostenere di avere inventato l'auto che invece di produrla la assorbe, l'anidride carbonica.



fino a 600 km. Secondo le prime informazioni fornite dall'Audi la h-tron quattro concept consuma un chilo di idrogeno per 100 km, mentre per il rifornimento bastano quattro minuti. All'interno, la concept presenta un cruscotto dominato da tre display Oled: non mancano i comandi gestuali, mentre i due passeggeri sistemati sui sedili posteriori sono provvisti di tablet Audi. La h-tron quattro concept, inoltre, sfrutta l'ultima tecnologia Piloted driving dotata di radar, sensori ultrasonici, scanner laser e un nuovo tipo di videocamera. Si tratta dello stesso "pacchetto" per la guida autonoma che verrà montato sulla nuova edizione dell'ammiraglia A8, in vendita nel 2017: il sistema è in grado, fra l'altro, di viaggiare da solo fino a 60 km/h. La scelta di affiancare alla soluzione elettrica pura anche il packaging ad idrogeno, sta a dimostrare che Audi intende sperimentare tutte le possibili e future alternative alla classica combustione termica attualmente impiegata.



La concept h-tron quattro, sopra, offre un bagagliaio da 500 litri e vanta un'autonomia di 600 chilometri. Il cruscotto ha un quadro strumenti digitale con tecnologia a led organici (Oled) che garantisce una luminosità più omogenea e definita. Più in alto, da sinistra la versione ibrida della nuova ammiraglia S90 e il powertrain dell'Audi h-tron. Sotto, da sinistra, la Volkswagen Tiguan GTE Active Concept, concept di una Suv ibrida caratterizzata da una marcata personalizzazione offroad e la Kia Telluride, prototipo che anticipa una Sport utility full-size destinata al mercato statunitense.





# Historical Dream Cars



## Piacere a cielo aperto

Assieme alla nuova generazione della berlina di prestigio Classe E, la Casa della Stella ha svelato in anteprima mondiale ben tre modelli cabriolet: dalla SLC erede della SLK a una super sportiva S AMG

**T**agliato il traguardo della decima generazione e dopo oltre 13 milioni di unità vendute, la Classe E ha debuttato al Salone di Detroit non ereditando più come in passato soltanto le innovazioni introdotte dall'ammiraglia di famiglia, la S.. Tanto che più degli aspetti formali, delle motorizzazioni e dell'arricchimento delle dotazioni rispetto alla serie attuale, la nuova E si propone come la tecnologica di sempre. Merito del Drive Pilot che rappresenta un ulteriore passo avanti verso la guida autonoma. Stilisticamente, inoltre, la nuova E somiglia sia alla Classe S, ma anche alla C grazie da una personalità inedita e d'impronta più dinamica. Lunga 4,93 m e con un passo più ampio di 6,5 cm, ha un abitacolo più ampio e

attrezzato sulla falsariga di quello dei più recenti modelli Mercedes oltre che declinato in tre diversi stili: Classic, Sport e Progressive. La nuova E sarà in vendita entro l'estate, inizialmente nelle versioni 200, col motore di 2 litri turbo a iniezione diretta di benzina da 184 Cv e 220d con un turbodiesel di nuova generazione di 2 litri da 194 Cv, entrambe con il cambio automatico a 9 marce. La gamma sarà poi ampliata da altre versioni benzina e turbodiesel, oltre che dalla 350 ibrida plug-in e dalle varianti a trazione integrale 4Matic mentre in autunno, al Salone di Parigi, alla berlina verrà affiancherà la station wagon. Accanto alla nuova Classe E, Mercedes ha fatto debuttare a Detroit la SLC, una roadster compatta erede della SLK, rinominata seconda la diversa

procedura avviata da Mercedes che tende a raggruppare tutte le vetture in grandi "famiglie" con basi comuni, ma anche stile personalizzato e tipologia di destinatari fortemente focalizzata. La nuova SLC avrà, non a caso, molto in comune con la Classe C e proporrà un'ampia gamma di motori, fra cui l'inedita "entry level" 180 da 156 Cv con un'accelerazione da 0 a 100 in 7,9 secondi, con una velocità massima dichiarata di 226 km/h. Per chi non si accontenta e punta al massimo c'è anche la versione AMG SLC 43 dotata di un biturbo di 3000 cc 6 cilindri a V abbinato al cambio sportivo 9G-Tronic da ben 367 Cv che permettono alla vettura di "sprintare" da 0 a 100 in 4,7 secondi con una velocità massima di 250 km/h. Infine, terza novità mondiale

Sopra, la Mercedes-AMG S65 Cabrio presentata sulla passerella di Detroit da Ola Kallenius, membro del board of management di Daimler AG.







per Mercedes è la AMG S 65 Cabrio, un missile dall'aria solo apparentemente "tranquilla" da guidare in maniera compassata con la capote abbassata ma pronta a regalare forti emozioni forti grazie al V12 biturbo da 6 litri, con coppia massima di 1.000 Nm e una potenza di 630 Cv, pronta ad accelerazione da 0 a 100 in un tempo di 4,1 secondi per una velocità massima, limitata elettronicamente, di 250 kmh. Fra le dotazioni previste non poteva mancare l'assetto sportivo con sospensioni Airmatic e gli interni confortevoli con tutte le più recenti diavolerie elettroniche che offrono sicurezza e tranquillità, ma anche divertimento a bordo. I tre modelli esposti a Detroit rappresentano una parte dell'offensiva di prodotta che il brand della "stella" ha in programma nel 2016 con ben dieci novità pronte a cavalcare una ritrovata voglia di auto dopo tanti anni di crisi che ora sembra alle spalle.

### I programmi Mercedes

#### Zetsche (Ad Daimler) "Il 2016 sarà l'anno delle auto da sogno"

Il 2016 sarà l'anno delle auto da sogno, ha annunciato a Detroit Dieter Zetsche, sotto a sinistra presidente di Daimler e numero uno di Mercedes. Come dire: usciti (si spera) dalla crisi, si torna a sognare. E si torna a comprare un'automobile per il piacere, non per necessità. Zetsche ne è più che convinto e proprio per questo si è detto orgoglioso di svelare a Detroit, accanto alla Classe E, ben tre novità cabrio: la SLC e le AMG S 63 4MATIC Cabrio Edition 130 e S 65 Cabrio. A 20 anni esatti dal lancio, la roadster più compatta della Stella si presenta ottimizzata dal punto di vista estetico e tecnico e con la nuova

denominazione SLC: in gamma, anche una variante AMG, la SLC 43 da 367 Cv. Poi le due S Cabrio: la S63 4MATIC Cabrio Edition 130 è una versione celebrativa, corredata di Car Cover AMG su misura con scritta ricamata Edition 180, dedicata ai fondatori Carl Benz e Gottlieb Daimler, che si unirono per creare la prima automobile nel 1886. La AMG S 65 Cabrio è il modello più prestazionale, equipaggiato con un V12 biturbo di 6,0 litri da 630 Cv e 1.000 Nm. A questi tre modelli Mercedes ha inoltre affiancato la smart cabrio, pronta al lancio in Italia e per restare in tema di auto a cielo aperto va ricordato che in

primavera la Casa tedesca presenta la C Cabrio. Dalle Cabrio alla E: "A 130 anni dal brevetto della prima auto di Carl Benz - ha detto Zetsche - la nuova Classe E segna un'altra tappa fondamentale, quella del debutto su un modello di serie della guida autonoma". "Un'auto che ragiona quasi come una personale" l'ha definita Zetsche, perché oltre a parcheggiare da sola (con applicazione smartphone da remoto) può superare da sola: basta mettere la freccia e poi l'auto procede senza altri interventi. Giusto così: dopo 13 milioni di esemplari venduti in 25 anni di vita, Classe E ha sempre rappresentato un punto di riferimento.





# L'Avant si è fatta in quattro

Trazione solo integrale per la variante Allroad della station wagon Audi A4: assetto rialzato, motori fino a 272 Cv sotto il cofano, prime consegne in Italia nel corso dell'estate prossima

**A**ccanto alla Concept h-tron al Salone di Detroit Audi ha svelato anche la nuova Audi A4 Allroad che va a completare la gamma della A4 accanto alla berlina e alla Avant. Realizzata, come sempre, sulla base della A4 Avant, la nuova arrivata si distingue per una serie di caratterizzazioni tecniche ed estetiche studiate per la guida in un fuoristrada sia pure leggero. Si trovano, quindi, i paraurti specifici con protezioni aggiuntive, i passaruota allargati di materiale plastico grezzo, i cerchi di lega specifici da 17 a 19 pollici, le barre sul tetto e l'assetto rialzato di 34 mm. L'abitacolo è analogo a quello delle altre A4 e propone

soluzioni innovative con l'Audi Virtual Cockpit e l'infotainment MMI con servizi Audi Connect e impianto audio Bang & Olufsen 3D. Tra i sistemi di sicurezza spicca, invece, il nuovo Trailer Maneuver Assist che consente di effettuare le manovre con rimorchio, permettendo a chi siede alla guida d'intervenire direttamente sulla barra di traino. La nuova Audi A4 Allroad è offerta soltanto in abbinamento alla trazione integrale Quattro e per l'Audi Drive Select è prevista una specifica modalità di guida "off-road". La si potrà scegliere in sei diverse motorizzazioni a benzina e turbodiesel con potenze comprese tra 150 e 272 CV, abbinate a cambi manuali e automatici, mentre le prime

consegne dovrebbero scattare nel corso della prossima estate a prezzi ancora da definire. Sportiva, ma anche prestazionale, la variante più performante della X4, la M40i, è una delle due anteprime mondiali a Detroit di Bmw.

Non si tratta di una sport utility estrema, ma si presenta con un'immagine esterna più aggressiva e una telaistica aggiornata. Non a caso, la X4 M40i porta la firma di "M Performance", il brand della Casa di Monaco specializzato nella realizzazione di kit estetici e aerodinamici, impianti frenanti e assetti per conferire un carattere più dinamico alle Bmw in questo caso alla X4. Infine pur non debuttando a Detroit, la Smart Cabrio si è presentata alla

La nuova A4 Allroad, sotto, si riconosce per i paraurti specifici con protezioni aggiuntive, i passaruota allargati di materiale plastico grezzo, i cerchi di lega dedicati (da 17 a 19 pollici), le barre sul tetto e l'assetto rialzato di 34 mm.





rassegna americana alla vigilia del debutto in pubblico previsto in primavera. Offre di serie il Crosswind Assist, l'Hill Assist e può essere equipaggiata con il Forward Collision Warning e il Lane Keeping Assist, oltre ad essere disponibile nelle versioni benzina 1000 cc da 71 Cv e 900 cc turbo da 90 Cv. Ambedue le motorizzazioni sono abbinabili al cambio manuale cinque marce e in opzione all'automatico Twinamic a doppia frizione. La Smart Cabrio è offerta a prezzi che partono da 14.305 euro che è il prezzo indicativo per il mercato europeo. Come già proposto sulla variante "chiusa" anche la Cabrio può essere dotata del nuovo Urban Style Package con assetto ribassato, cerchi in lega e finiture nere sui passaruota. Anche la gamma di accessori e l'ampia scelta di combinazioni cromatiche per carrozzeria e interni riprende quella della coupé. Entro fine anno, poi, la gamma delle Smart di seconda generazione sarà completata dalla variante più grintosa, la Brabus, ma soprattutto da quella col più alto tasso di ecologia, la nuova elettrica.



A sinistra la Bmw X4 M40i dotata di motore 6 cilindri a benzina 3.0 Twin Power Turbo da 360 Cv e 4,9" da 0 a 100 mentre la velocità massima è autolimitata a 250 km/h. Sopra la coda con due vistosi scarichi e, più a sinistra, l'elegante plancia della A4 Allroad.

Pronta al lancio in Italia, la nuova smart fortwo cabrio, a destra, è stata esposta anche al Salone di Detroit e sarà commercializzata sul mercato USA entro l'estate prossima.



## Passione e design dell'automobile



### Più belle e possibili

Può essere accessibile a tutti un'auto da sogno? Probabilmente no, se pensiamo solo ai marchi: basta fare qualche nome e il sogno diventa impossibile ai più. Ma il mondo è cambiato e i primi a capirlo sono stati i designer dell'automobile, da un po' di tempo tornati finalmente a fare il loro mestiere: disegnare auto capaci di far sognare. Di quelle, nonostante la crisi,

è rimasta sempre la voglia. E adesso che il peggio della crisi, forse, è passato le Case automobilistiche, persino quelle più generaliste, hanno rimesso mano ai piani prodotto e trovato un po' di spazio per quelle auto che si comprano per puro piacere: perché fanno sognare, appunto. Prodotti per pochi eletti? Tutt'altro. Il ritorno alle cabrio, per esempio, non è

un remake di una nicchia di mercato. Prova ne sia che un colosso come Mercedes da quest'anno ripropone a listino una cabrio mini e chic come la smart fortwo, affiancata da ben tre modelli a cielo aperto: la più compatta è la SLC (a sinistra, nella foto sopra, affiancata dalla C 111 II D), che fa il suo esordio a 20 anni esatti di distanza dal lancio della SLK.





# Ama la vita brillante

Infiniti, brand di lusso Nissan, si rilancia sul mercato delle granturismo ad alte prestazioni con la coupé Q60, elegante e ricercata fuori, ottimamente rifinita a bordo. Sarà commercializzata anche in Europa

**R**esta una coupé l'Infiniti Q60, ma si rinnova con forme più attraenti oltre ad essere equipaggiata da un motore più adatto alle esigenze degli utilizzatori europei. La Q60, infatti, rappresenta la variante a due porte della berlina Q50 e si pone in diretta concorrenza con vetture come Audi A5, la Bmw Serie 4 e l'ultima arrivata la Mercedes Classe C Coupé. Lunga 468 cm, è larga 185 cm ed alta 139 cm. Lo stile esterno è molto personale e quasi d'impatto, in sintonia con quanto già visto sulle berline Q30 e Q50: gli stilisti del brand di lusso di Nissan hanno disegnato una calandra dal look marcato, dei fanali anteriori molto sottili oltre ad una coda piuttosto elegante in controtendenza rispetto a delle forme più vistose dell'anteriore. Inconfondibile, infine, la soluzione del montante posteriore ad onda, tipica di tutte le Infiniti più recenti. La nuova Q60 può essere ordinata con cerchi da 19 o 20 pollici, ha forme aerodinamiche grazie ad un Cx di 0.28 e ha una griglia anteriore

Active Grille Shutter con tante lamelle apribili o richiudibili così da favorire il raffreddamento del motore e garantire una migliore economia d'uso. L'abitacolo, poi, propone contenuti di alta gamma, merito dell'utilizzo di materiali di buona qualità e alla presenza di comandi orientati verso il conducente. Previsti in opzione anche dei rivestimenti interni in fibra di carbonio. L'equipaggiamento è completo e dimostra le ambizioni della vettura: a richiesta ci sono l'impianto audio Bose con 13 altoparlanti, il regolatore di velocità attivo, la tecnologia che fornisce una visuale esterna a 360° ed il sistema InTuition per conservare in memoria alcune regolazioni effettuate dal conducente: in questo modo la posizione di guida, il climatizzatore e la luminosità del quadro strumenti si regolano in maniera autonoma. Non manca la tecnologia Active Noise Cancellation, utile per eliminare i rumori di disturbo presenti nell'abitacolo. A livello tecnico sono previste la trazione integrale,

lo sterzo adattivo e la funzionalità Drive Mode che permette di selezionare fra varie modalità di guida: Standard, Neve, Eco, Sport, Sport+ e Personalizzabile. Di serie sono previste le sospensioni tradizionali, ma in opzione ci sono le più raffinate sospensioni elettroniche: anche qui si può scegliere l'intensità della risposta e gestire di conseguenza la reazioni della vettura alle sollecitazioni, passando da una risposta più morbida ad una più incisiva. Il cambio automatico a 7 marce è tarato per un comportamento più sportiveggiante, in particolare quando viene selezionata la modalità di guida Sport. La Infiniti Q60 è disponibile con tre motori a benzina. Alla base dell'offerta c'è il nuovo quattro cilindri 2000 cc, turbo, da 211 Cv di potenza massima. Per prestazioni di maggior livello si può optare sul V6 bi-turbo di 3000 cc, disponibile nelle versioni da 304 e 405 Cv. L'arrivo della Q60 sul mercato USA è previsto quest'anno, mentre in Europa dovrebbe arrivare tra fine anno o al più tardi all'inizio del 2017.

La Q60 concept svelata a Detroit, sopra, andrà in produzione entro quest'anno, rappresentando il passo successivo alla Q30 nel piano di espansione globale del marchio.





Lunga 4,69 metri, la Q60 monta un nuovo 3.0 V6 biturbo a iniezione diretta. A sinistra la plancia: a bordo della Q60 fa il suo debutto un nuovo sistema di intrattenimento multimediale che permette di configurare automaticamente le preferenze di quattro guidatori.



## Obiettivi 2016

### Ghoshn "Vogliamo crescere ancora"

Sarà un anno memorabile per Infiniti" ha annunciato a Detroit Carlos Ghoshn, Ceo di Nissan di cui Infiniti rappresenta il brand di prestigio, in occasione della presentazione in anteprima mondiale della coupé di lusso Q60. Equipaggiata con un motore 3,0 litri V6 biturbo che eroga fino a 400 Cv di potenza massima, la Q60 "è una sportiva che sfoggia un aspetto possente e particolarmente aggressivo" ha precisato Ghoshn a Detroit. Secondo Ghoshn la Q60 è un modello fondamentale nella strategia del marchio, che a livello commerciale punta a migliorare ulteriormente l'eccellente risultato commerciale 2015, archiviato con un volume di oltre 200 mila vendite nel mondo. "Infiniti ha concluso un anno record nel 2015," ha dichiarato Roland Krueger, Presidente di Infiniti Motor Company. "Gli eccellenti risultati di vendita sono il risultato di un'ampia gamma prodotto, un servizio clienti eccellente, e una rete di concessionarie dedicata". "Infiniti è al momento cruciale della sua strategia di offensiva di prodotto" ha precisato a Detroit Carlos Ghoshn. Nel 2015 Infiniti ha presentato la Q30, che rappresenta per Infiniti il primo modello della marca nel segmento in crescita delle premium compatte. Offre un pacchetto tecnologico molto completo che migliora l'esperienza di guida e allo stesso tempo garantisce la massima sicurezza per tutti i passeggeri. La Q30 ha recentemente ottenuto il massimo dei voti con le 5 stelle dell'organizzazione indipendente Euro NCAP.





# THE 2017 GENESIS G90



## Lusso, non solo moda

Un'ammiraglia di prestigio, la G90 e un nuovo marchio premium indipendente, Genesis: Hyundai lancia la sfida alle blasonate concorrenti europee con una gamma che sarà composta da 6 modelli entro il 2020







**A**l Salone di Detroit debutto ufficiale per il nuovo marchio di lusso Genesis di cui la G90 è la prima creazione. Il brand, nato all'interno del Gruppo Hyundai, sarà proposto per ora negli Stati Uniti, ma successivamente in Asia e in Europa. L'obiettivo è di creare una nuova gamma che, entro il 2020, sarà composta da almeno sei modelli. Derivata dalla Hyundai Equus, la prima Genesis, la G90 si segnala e per il design ulteriormente affinato e con un'inedita identità. Il passo è stato allungato di oltre 11 centimetri per 3 metri 16 cm in tutto, per un abitacolo ancora più confortevole. Proprio all'interno, infatti, si sono concentrati i maggiori sforzi per offrire finiture di alto livello e una dotazione di accessori la più completa possibile. Oltre alle regolazioni elettriche di tutti i sedili, sono 22 solo per chi guida, la plancia integra il sistema d'infotainment con schermo da 12,3 pollici, abbinato all'impianto audio Lexicon con 17 diffusori e agli schermi da 9,2 pollici per i passeggeri posteriori. Grande attenzione è stata riposta anche nella riduzione delle vibrazioni e nell'insonorizzazione, grazie a materiali fonoassorbenti e a speciali cerchi in lega da 19" che riducono le risonanze. Negli Stati Uniti la Genesis G90 sarà offerta in due versioni: la V6 3.3 biturbo da 365 Cv e la V6 5.0 aspirata che raggiunge i 420 Cv, ambedue equipaggiate esclusivamente con il cambio automatico a otto marce. La si potrà scegliere fra la trazione posteriore e quella integrale H-Trac. Attraverso il selettore dell'Intelligent Drive Mode sarà

possibile scegliere la modalità di guida più adatta, intervenendo sulla risposta di sterzo, trasmissione, propulsore, sospensioni elettroniche e sul controllo di stabilità. In attesa di conoscere i prezzi che come anticipato dei vertici Genesis saranno inferiori a quelli della Mercedes Classe S, è stato confermato che la G90 sarà offerta per ora in sole cinque colorazioni. Da un brand che debutta ad un altro che torna a proporre un'ammiraglia: è Lincoln che al Salone di Detroit ha svelato la nuova Continental. Se a livello stilistico l'unico accenno innovativo è rappresentato dalle maniglie a sfioramento integrate nel profilo dei cristalli e dalla nuova mascherina, la Continental nasconde molte "chicche" nell'abitacolo, dove il brand punta a coccolare i passeggeri. A cominciare dai nuovi sedili anteriori con 30 regolazioni elettriche e sistemi di massaggio e di "clima" integrati, funzioni che sono estese anche al divano dietro con possibilità di modificare anche l'inclinazione singola degli schienali. Le finiture prevedono pellami con impunture a contrasto, soluzioni cromatiche sui tre temi principali, superfici tagliate al laser per la plancia e rivestimenti di legno e alluminio, mentre i cristalli laminati e l'Active Noise Cancellation consentono un confort acustico ideale. Nella plancia è integrato l'infotainment Sync 3, abbinato al nuovo impianto audio Revel. La nuova Lincoln Continental è equipaggiata col V6 3.0 biturbo da 400 Cv e trazione integrale. A Detroit, tuttavia, non sono state rilasciate né le prestazioni e né i consumi della vettura, ma lo saranno alla vigilia del lancio in USA a primavera.

## Design nel dna

### Schreyer "Lo stile sarà curato in ogni dettaglio"

L'operazione è identica a quella fatta dai giapponesi negli anni Ottanta, con Acura, Infiniti e Lexus, ovvero creare un marchio autonomo, un brand di lusso a sé stante, dedicato esclusivamente ai modelli premium. Il programma è iniziato lo scorso anno al Salone di Detroit, quando Hyundai ha presentato la nuova ammiraglia Genesis, su cui ha debuttato anche un inedito marchio che portava con sé ambizioni premium. Quest'anno, sempre a Detroit, è iniziata la fase due, quella della creazione di un brand a sé stante: Genesis, appunto, che farà il suo esordio sul mercato con l'ammiraglia G90 svelata appunto a Detroit. Definito "Global Luxury Brand", Genesis potrà contare, entro il 2020, su una gamma di sei modelli caratterizzati dalla lettera "G" accompagnata da un numero che ne identificherà il segmento di appartenenza. Lo stile e l'identità dei nuovi prodotti saranno curati dalla nuova Prestige Design Division diretta da Luc Donckerwolke con la supervisione di Peter Schreyer, nel riquadro in alto presidente e direttore del design Hyundai. "Il design dei modelli Genesis" ha detto a Detroit Schreyer "è la nostra interpretazione degli stilemi che si ritrovano in ogni Hyundai, un dna che bilancia design e prestazioni". Genesis dovrebbe sbarcare anche in Europa, dove rappresenterà una vera sfida alle concorrenti tedesche premium. Negli USA invece dovrà misurarsi con le nuove berline luxury americane, come l'ammiraglia Lincoln Continental, le cui principali funzioni di bordo potranno essere gestite anche tramite smartphone, nella foto qui sopra.



In alto la nuova Volvo S90: sarà proposta con due quattro cilindri 2.0 turbocompressi, uno benzina e l'altro diesel, che daranno vita alle versioni T6 AWD (320 Cv e 400 Nm) e T8 Twin Engine AWD (407 Cv e 640 Nm) nel primo caso, e D4 (190 Cv e 400 Nm) e D5 AWD

(235 Cv e 480 Nm) per le S90 turbodiesel. Sotto la nuova Lincoln Continental: sarà equipaggiata con un V6 di 3,0 litri biturbo da 400 Cv abbinato alla trazione integrale e al Lincoln Drive Control che consente di scegliere fra tre diverse modalità di guida.





**World Premiere.**  
The new 911 Turbo and the new 911 Turbo S.



## Cavalli di razza

Porsche completa la famiglia 911 con il lancio delle Turbo e Turbo S subito disponibili con carrozzeria sia coupé sia cabriolet. Sotto il cofano il 3.8 6 cilindri boxer potenziato a 540 e 580 Cv







**I**l rinnovo dell'intera "famiglia" Porsche 911 si completa con le versioni Turbo e Turbo S, al top della gamma in termini di potenza, oltre che debuttanti al Salone di Detroit. I tecnici Porsche hanno migliorato la parte estetica e i contenuti, ma il restyling porta evidenti migliorie anche sul motore: il sei cilindri di 3800 cc diverso da quello della Carrera mantiene l'architettura boxer e la sovralimentazione con turbo, ma guadagna 20 Cv sia per la versione Turbo (540 Cv) che per la Turbo S (580 Cv). La Porsche 911 Turbo è accreditata di un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3 secondi e raggiunge la velocità massima di 320 km/h, mentre la Turbo S scatta da 0 a 100 in 2,9" per una velocità massima di 330 km/h. La dotazione della Porsche 911 Turbo include il controllo attivo dell'assetto, i freni in materiale composito ed il sistema per regolare l'assetto e per

compensare i fenomeni di rollio, fenomeno che si manifesta quando l'automobile tende ad oscillare sul proprio asse longitudinale. Debutta poi il nuovo impianto multimediale Porsche Communication Management (PCM), ora meglio connesso ed equipaggiato con un sistema di navigazione che fornisce in diretta le informazioni sul traffico. Gli interventi alla parte estetica delle Porsche 911 Turbo riguardano i fascioni paraurti, le luci diurne a LED anteriori, le prese d'aria anteriori e le maniglie apri porta, identiche alle Carrera. Le luci posteriori guadagnano una finitura in tre dimensioni, i terminali di scarico, poi, hanno forma più squadrata e sono previsti i nuovi cerchi in lega da 20 pollici, mentre i cerchi con dado unico, una soluzione ripresa dalle corse hanno ora un disegno a sette razze. Una "chicca", tuttavia, disponibili soltanto per la versione Turbo S.

**Sopra l'abitacolo della 911 Turbo. Il nuovo modello adotta di serie il volante GT derivato dalla 918 Spyder, che incorpora il selettore girevole delle modalità di guida (Normal, Sport, Sport Plus, Individual). Lo Sport Chrono Package offerto di serie include inoltre il nuovo tasto Sport Response, che per venti secondi rende motore e cambio ancor più reattivi nella risposta.**

Già ordinabili le nuove Porsche 911 Turbo e Turbo S saranno disponibili a partire dalla fine di gennaio, dunque immediatamente dopo il debutto alla rassegna americana. Ufficializzati anche i prezzi che partono da poco più di 180.000 euro della 911 Turbo in vendita nella variante Cabriolet al prezzo di 194.000 euro. La 911 Turbo S, infine, costa 210.000 euro, mentre la Turbo S Cabriolet ha un prezzo di 223.000 euro.

Sempre al Salone di Detroit con una mossa che anticipa l'introduzione delle versioni restyling 2016 dei modelli a motore centrale, Porsche fa debuttare la nuova denominazione 718 per Boxster e Cayman. La scelta della sigla non è casuale e richiama il modello del 1957 che ottenne numerosi successi nelle competizioni e che era equipaggiato con il quattro cilindri boxer evoluto rispetto alla precedente 550 Spyder. In occasione del restyling le due sportive portano al debutto i nuovi 4 cilindri sovralimentati, dei quali, per il momento, non si conoscono i dettagli tecnici. Rispetto a quanto visto fino a oggi, la Boxster è in vendita ad un prezzo più alto rispetto alla Cayman ristabilendo così gli equilibri rispetto alla "famiglia" della 911 mentre, per la prima volta, i motori avranno la stessa potenza massima.

### Design Volkswagen, quale futuro?

#### A un tedesco l'eredità di de Silva

Dopo de Silva, un tedesco: Michael Mauer, 53 anni, è il nuovo responsabile del Design del Gruppo Volkswagen. Ha iniziato la propria carriera in Mercedes-Benz nel 1986, ricoprendo diverse posizioni - tra cui quella di responsabile del design di Classe A, SLK, SL e Smart - fino al 2000. In quell'anno è passato in Saab, come direttore esecutivo del design; nel 2003 gli è stata affidata la responsabilità del design avanzato presso GM Europe. Dal 2004 è a capo del reparto design di Porsche AG, carica che manterrà anche dopo questa nomina. In Porsche Mauer ha curato la linea di modelli celebri come Cayenne, Panamera e 918 Spyder. Formalmente la nomina di Michael Mauer rientra nel grande riassetto generale voluto dal CEO

Müller, con l'obiettivo di accelerare il processo decisionale e nello stesso la trasparenza all'interno dell'azienda, messa a dura dalle conseguenze del diesel gate. Il passaggio di consegne da de Silva a Mauer, tuttavia, non può essere annoverato come un normale avvicendamento.

De Silva, infatti, è stato un designer carismatico: ha reinventato l'immagine Audi trasformando il marchio in un'icona

dello stile, in Volkswagen è stato l'artefice del successo, anche in termini di design, sia di modelli da rilanciare come la Polo sia di Golf e Passat, ovvero le auto che hanno fatto la storia del marchio VW. A Mauer il compito di gestire il design in una fase delicatissima per il Gruppo, con risorse molto più limitate e un obiettivo non facile: continuare il lavoro e ripetere i successi di un maestro dello stile come de Silva.







# Non siamo alle solite

M2 Coupé, ecco la più compatta delle sportive firmate dal reparto Motorsport di Bmw: 370 i cavalli, 4,3" il tempo nello 0-100. Da Lexus una nuova GT a trazione posteriore, la supercar LC 500

**L**a Casa di Monaco ha esposto in anteprima mondiale la cattivissima M2 Coupé. Si tratta di una sportiva compatta ad elevate prestazioni con la quale Bmw intende riportare in auge la mitica 2002 turbo di 40 anni. La vettura che debutta negli USA è riconoscibile già a prima vista come ennesimo modello della "famiglia" Bmw M e si ispira ai modelli che hanno fatto la storia del motorsport Bmw. Si caratterizza per il frontale abbassato con le grosse prese d'aria, per le fiancate muscolose con i classici elementi a branchia M, per i cerchi in alluminio da 19 pollici nel tipico design M a raggio sdoppiati e per lo speciale impianto di scarico M a doppi terminali. Il "carattere" M si manifesta anche nel design degli interni grazie all'utilizzo

dell'Alcantara per i pannelli delle porte e per la console centrale, alla fibra di carbonio a vista, alle cuciture nel colore di contrasto blu, ai sedili sportivi, al volante sportivo M e alla leva del cambio M. Per la M2 Coupé è stato sviluppato un motore ex novo. Si tratta del 6 cilindri in linea di 3000 cc con tecnologia Twin Power Turbo, capace di erogare una potenza di 370 Cv e di sviluppare una coppia massima di 465 Nm che può essere potenziata temporaneamente fino a 500 Nm attraverso l'overboost. In abbinamento all'opzionale cambio a doppia frizione M a sette rapporti e al Launch Control, la M2 Coupé accelera da 0 a 100 orari in soli 4,3 secondi, mentre la velocità massima è limitata elettronicamente a 250 km/h. Tutto sommato contenuti i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub>



Sopra, le due coppie di terminali di scarico in acciaio inox della M2 Coupé. A sinistra, le maniglie apriporta con scritta di identificazione del modello.





Sopra, il pick-up Ford F-150 Raptor, uno dei più venduti negli USA, nella nuova versione, denominata SuperCrew, presentata a Detroit: è equipaggiato con un V6 Ecoboost da 411 Cv. Sotto la super sportiva a trazione posteriore Lexus LC 500 spinta da un 8 cilindri a V aspirato che eroga una potenza di 467 Cv.



con valori, rispettivamente, di 7,9 litri/100 km e 185 g/km. La M2 Coupé eleva nuovamente il parametro di riferimento della dinamica di guida nel segmento delle sportive compatte high-performance grazie al differenziale attivo M e all'M Dynamic Mode del Dynamic Stability Control. È stato, invece, il Ceo di Toyota, Akio Toyoda in persona a presentare la nuova sportiva Lexus LC 500. La nuova LC 500 è il primo modello a utilizzare la nuova piattaforma modulare con trazione posteriore, che offre una rigidità torsionale maggiore persino della supercar LFA. Evolvendo le soluzioni stilistiche già vista su berline e Suv più recenti, la LC 500 porta fino alla produzione in serie le linee di concept, come la LF-LC. La vocazione sportiva della LC 500 è confermato dal V8 di 5000 cc

aspirato da 467 Cv di potenza massima dotato di un sistema di aspirazione modificato e di un sistema di scarico con valvole attive che ne esaltano la sonorità agli alti regimi insieme al Sound Generator. Il V8 è abbinato all'inedito cambio automatico a dieci marce, un'anteprima mondiale nel settore e alla trazione posteriore. Il cambio ha dimensioni e peso inferiori al precedente otto marce e garantisce prestazioni più elevate grazie ai rapporti ravvicinati e al software di gestione in grado di analizzare i parametri di accelerazione, frenata e g laterali per anticipare le necessità del guidatore. L'impianto frenante prevede pinze a sei pistoncini anteriori e quattro posteriori, ma non si conoscono per ora le dimensioni dei dischi né il peso della coupé.

## North American Car & Truck of the Year



### Honda e Volvo sul podio più alto

Honda Civic nella versione berlina, quella commercializzata in Nord America, è stata eletta "North American Car of the Year 2016". Il nuovo modello, sopra, della Casa giapponese è stato scelto dalla giuria dei 53 giornalisti di Canada e USA riuniti a Detroit per il North American International Auto Show 2016, vincendo la concorrenza di Chevrolet Malibu e Mazda MX-5 e ripetendo il successo ottenuto nell'edizione 2006 dal modello di allora. Il premio, istituito 23 anni fa, ha visto per 12 volte la vittoria di marchi americani, mentre con il titolo 2016 della Civic salgono a 4 i successi delle Case automobilistiche

giapponesi. Ferme a 5 titoli le Case europee, l'ultimo dei quali è stato quello ottenuto dalla Volkswagen Golf nella passata edizione. L'industria dell'automobile europea può consolarsi però con il premio "North American Truck/Utility of the Year" riservato a Suv e pick-up assegnato alla Volvo XC90, sotto, che ha raccolto più apprezzamenti di Honda Pilot e Nissan Titan, entrambe concorrenti giapponesi e commercializzate esclusivamente oltreoceano. Per la Volvo XC90 si tratta del secondo titolo "Truck of the Year" dopo quello ottenuto dalla prima generazione nel 2003.





# SPECIALE Las Vegas



Infotainment e multimedialità, ma non solo. All'edizione 2015 del Ces di Las Vegas grandi protagoniste, per la prima volta, le Case automobilistiche e le nuove idee per la mobilità, come la BUDD-e Volkswagen, un minivan elettrico con autonomia di ben 600 km: arriverà nel 2018 **di Corrado Canali e Gabriele Canali**

FCA

## Di tutto e di più: touch

Verrà introdotta nel corso del 2016, la quarta generazione del sistema Uconnect che FCA ha presentato in anteprima mondiale al Ces di Las Vegas. Si tratta di una nuova "famiglia" di sistemi che include oltre a inediti touchscreen capacitivi, una serie di miglioramenti alle prestazioni in particolare nel tempo di avvio che ora è più veloce, ma anche una maggiore potenza di elaborazione e un'accresciuta sensibilità del touchscreen disponibile con una migliore risoluzione e luminosità. Il nuovo Uconnect 8.4 NAV include, inoltre, una diversa configurazione per Apple e per Android. Apple CarPlay fornirà i driver in un modo non solo più intelligente, ma anche più sicuro per poter utilizzare al meglio delle potenzialità un iPhone all'interno di un'auto, oltre a poterlo integrare perfettamente al display incorporato e ai controlli all'interno della vettura, compreso Siri, così da riuscire ad utilizzare anche il controllo vocale. Gli automobilisti, in ogni caso, potranno effettuare chiamate telefoniche, avere accesso alla musica, inviare e ricevere messaggi, ottenere indicazioni stradali attualizzate a seconda delle condizioni di traffico, il tutto rimanendo molto concentrati sulla strada. Chi, invece, opererà per la variante Android Auto, potrà utilizzare in automatico dei driver in una maniera più sicura per poterli usare durante la guida. Il sistema renderà più facile l'accesso a Google.



# Si riparte

**A**lla Volkswagen lo avevano promesso. "La show car che presenteremo al Ces di Las Vegas sarà il punto di partenza della nuova strategia del marchio". E in effetti, la BUDD-e con quella "e" che fa subito capire che si tratta di un veicolo elettrico, dimostra che il costruttore tedesco ha le idee chiare per il futuro, anche se il presente resta ancora molto complicato. Specie negli USA dove il dieselgate è tutt'altro che risolto tanto che ha dovuto "muoversi" addirittura il nuovo Ceo del Gruppo VW Matthias Müller che è sbarcato negli USA non solo per essere presente al Salone di Detroit, ma anche per tentare di attenuare le richieste dell'Ente americano sul controllo delle emissioni. Il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti, infatti, ha denunciato il colosso di Wolfsburg al tribunale di Detroit per lo scandalo sulle emissioni truccate e di conseguenza Volkswagen rischia una maxi multa da 19 miliardi di dollari. Ma torniamo alla BUDD-e. La sua





La concept BUDD-e di VW è equipaggiata di schermi a colori ad alta risoluzione per plancia e cruscotto, telecamere, porte laterali scorrevoli e cerchi in lega da 21 pollici.



# dal futuro

impostazione tecnica ha tutto ciò che ci si aspetta da un'auto di domani, il tutto "mixato" con una forma che la fa sembrare un intrigante remake che strizza l'occhio al furgoncino che piaceva tanto negli anni sessanta agli hippy. Di sicuro l'aspetto più rilevante della Concept VW è nel sottopelle e cioè la nuova piattaforma MEB che sta per Modular Electric Baukasten messa a punto dal Gruppo VW come base per i suoi futuri modelli a propulsione elettrica. Si tratta di una piattaforma che comprende oltre che il pianale anche i due motori elettrici che muoveranno la vettura azionando le quattro ruote e che sono alimentati da un "pacco" di batterie per un totale di 101 kilowattora. Le batterie, inoltre, sono distribuite su tutta l'ampiezza del pianale. Il risultato è un'autonomia quasi in linea con quella dei veicoli a benzina e diesel: 600 km con la capacità di raggiungere la velocità fino a 150 km/h e tempi di ricarica, assicurano in VW, dell'80% della capacità delle batterie in 30 minuti. La Volkswagen BUDD-e

Audi

## All'avanguardia della connessione

Strategia comune a Volkswagen per Audi al Ces di Las Vegas e dunque occhi puntati su grandi temi comuni come l'elettrificazione, la connettività a bordo e la guida autonoma. Presente nello stand della Casa dei "quattro anelli" una postazione che metteva in risalto l'abitacolo e soprattutto i sistemi di infotainment. L'interfaccia sulle "e-tron", le elettriche di Audi, è gestita attraverso i comandi vocali e dai due schermi dell'MMI con l'inedita funzionalità Touch Response. Inoltre l'intero sistema infotainment si basa sulla nuova piattaforma modulare MIB2+ che integra anche la connessione LTE Advanced per gestire sia lo scambio dati sia le chiamate vocali. In attesa che l'MIB2+ debutterà definitivamente sui modelli di serie, Audi per ora introdurrà entro fine 2016 la piattaforma evoluta Audi Connect. Per le nuove A4 e Q7 sarà, inoltre, proposta una funzione di gestione remota del veicolo da smartphone per consultare dati e attivare funzioni: nel caso dei modelli e-tron sarà in particolare possibile gestire la ricarica, la climatizzazione ad auto ferma e altre informazioni sia da smartphone o smartwatch sia dalla Apple TV di quarta generazione. Entro pochi mesi sempre i modelli europei di A4 e Q7 saranno dotati, poi, di una SIM che offrirà il roaming integrato e una serie di servizi aggiuntivi a pagamento. Il 2016 sarà, infine, l'anno del debutto delle prime tecnologie Car-to-X: sistemi come il Traffic Sign Recognition e l'Hazard Information che invia un segnale al cloud per ridistribuire l'informazione alle vetture nella zona di pericolo, grazie al navigatore integrato nell'MMI.



Sopra, una postazione Audi con sistema di infotainment di ultima generazione e volante sportivo multifunzione.

non ha dimensioni importanti: è lunga 460 cm, larga 194 e alta 183, dunque le misure tipiche di un minivan compatto. Ma la nuova piattaforma permette alla BUDD-e di offrire un abitacolo molto ospitale. Poi va considerato l'aspetto della personalità avveniristica: tutte le funzioni sono comandate da soluzioni tattili o vocali. Tutto si basa su schermi elettronici: il più importante è al posto del cruscotto, misura 12,3" ed è a superficie ricurva. Un altro verso il centro della plancia, è di 13,3". Infine gli altri due display da 6 e 8 pollici sono utilizzati come specchietti retrovisori, grazie a telecamere dedicate. Una concept così non poteva che essere al top anche per la connettività. Senza poi arrivare a considerare la guida autonoma. La BUDD-e, infatti, è in grado connettersi e interagire con dei siti prefissati, così come di garantire un'autodiagnosi delle componenti del veicolo. In definitiva, un interessante progetto di minivan 100% elettrico destinato a essere lanciato dal 2018 in poi.



# SPECIALE Las Vegas

Mercedes



## Nuova Classe E, guida già da sola

Prima di presentarsi ufficialmente in pubblico, al Salone di Detroit la nuova Mercedes Classe E ha debuttato, sia pure camuffata, su strada. Infatti al Ces di Las Vegas tre nuove E hanno ottenuto dalle autorità dello Stato del Nevada l'autorizzazione per effettuare dei test di guida autonoma sulle strade pubbliche. La nuova Classe E è la prima auto di serie al mondo a ottenere questo permesso nel Nevada. Fino ad oggi, infatti, per effettuare i test di guida automatica le vetture di prova dovevano essere equipaggiate con speciali e complessi sistemi hardware e software. Non così, per la nuova E, visto che la versione di serie è dotata di una tecnologia intelligente che consente di effettuare la sperimentazione solo dopo piccole modifiche nel software della centralina del sistema Drive Pilot. La guida autonoma ai fini della sperimentazione è, dunque, consentita su tutte le autostrade federali e nazionali del Nevada, mentre i guidatori devono presiedere ai compiti al volante solo per effettuare le svolte e le operazioni di ingresso e uscita dalle autostrade. I test per la guida autonoma delle vetture nell'uso quotidiano sono effettuati da piloti appositamente addestrati, ma affiancati da un passeggero, mentre le auto sono contraddistinte da una targa specifica per i veicoli a guida autonoma di colore rosso. Lo stato del Nevada ha varato norme specifiche per la guida autonoma dei veicoli fin dal 2011.



## A me gli occhi

Ecologica ma ultra sportiva: ecco la i8 Roadster di Bmw priva di specchietti retrovisori, sostituiti da telecamere. Spettacolare l'abitacolo con cruscotto digitale tridimensionale. Per le moto fari laser e il casco con head-up display

**G**estire le funzioni di un'auto senza mai toccare nessun comando fisico: ecco il futuro dell'interfaccia uomo-macchina secondo Bmw che al Ces 2016 ha esposto la Vision Future Interaction. Spettacolare la concept i8 roadster priva di specchietti retrovisori, sostituiti da telecamere. Si tratta di una concept che amplia le potenzialità del controllo gestuale, già introdotte sulla

nuova Serie 7. Rivestita di display ad alta risoluzione, l'intrigante plancia porta su un nuovo livello il concetto di essenzialità estetica. Completamente configurabili, gli schermi visualizzano informazioni e contenuti che cambiano a seconda delle necessità e che possono essere controllati anche tramite comandi vocali. Nel dettaglio, il display principale panoramico misura 21" ed è affiancato da quello con grafica tridimensionale che prende il posto del tradizionale

**Sotto, la i8 Roadster, concept di auto sportiva che viene gestita con comandi gestuali, ampliando le tecnologie di recente introdotte sulla nuova ammiraglia Serie 7.**







quadro strumenti. Terzo elemento del sistema è l'head up display. Il tramite tra guidatore e mezzo è ora costituito dall'AirTouch, sistema di riconoscimento gestuale che rappresenta lo step successivo rispetto al Gesture Control della Serie 7: qui, i sensori sono in grado di "catturare" i movimenti della mano anche in profondità, rendendo possibile il controllo dello schermo con una logica touch screen, ma senza necessità di alcun contatto.

**Sotto, il casco con head-up display BMW: permette di visualizzare, informazioni importanti per la guida, come velocità, marcia selezionata e navigazione.**



**Bosch**

## Quando l'auto diventa un assistente personale

Al Ces 2016 di Las Vegas, Bosch ha mostrato una serie di funzioni connesse e di sistemi di assistenza, oltre a lasciare intendere quanto sia semplice utilizzare il tutto riducendo al minimo le distrazioni del guidatore. La presentazione è stata talmente convincente che gli organizzatori del Consumer Electronic Show hanno premiato Bosch per l'ultimo prodotto sviluppato: un touchscreen che genera la sensazione dei tasti veri grazie a un feedback "aptico" che facilita l'utilizzo delle applicazioni di infotainment, come la navigazione, la radio e le funzioni dello smartphone. Lo stand Bosch a Las Vegas ha poi offerto un'anteprima sulla guida automatizzata e sulla connettività dei veicoli intelligenti. "Il modo per minimizzare la distrazione del guidatore è fornire le informazioni giuste al momento giusto" ha spiegato Volkmar Denner, Ceo di Bosch. Nell'auto in esposizione, il cruscotto e la plancia centrale, infatti, erano stati trasformati in uno schermo elettronico su cui le informazioni cambiano in base a ciò che in quel momento si trova nelle vicinanze del veicolo. Se un pedone si avvicina da destra, ad esempio, parte una sequenza luminosa per allertare il guidatore. E ancora: se un appuntamento viene annullato, l'auto del futuro indica automaticamente il percorso per raggiungere il luogo dell'appuntamento successivo in agenda. Infine, i guidatori possono attivare il pilota automatico per ritagliarsi ancora più tempo libero e rendere il viaggio più rilassante. Ma come funziona, concretamente, questo touchscreen dotato di feedback "aptico"? Innanzitutto, i guidatori non hanno bisogno di guardare le informazioni sullo schermo per controllarle e possono così mantenere lo sguardo concentrato sulla strada. Inoltre, per indicare tasti e funzioni, lo schermo genera una sensazione di ruvido, di liscio e di superfici con trama. Per selezionare, invece, un tasto lo si deve premere con più intensità. Quello che lo rende speciale è che il touchscreen non ha un aspetto diverso dal solito schermo, ma dà l'impressione agli utilizzatori di premere veri e propri tasti.



**Sopra, plancia e cruscotto del futuro secondo Bosch. A sinistra il touch screen sul tunnel per la gestione delle principali funzioni di bordo.**





# La mia auto parla con me

Volvo e Microsoft hanno presentato l'ultima evoluzione dell'app on Call, che grazie a smartwatch, smartphone e ai dispositivi da polso permette di comunicare con la propria vettura: impostare il navigatore, attivare il clima, chiudere le porte o accendere le luci, tutto in remoto

**D**opo la convergenza concretizzatasi su HoloLens, la nuova tecnologia di realtà aumentata, Volvo e il gigante dell'hi-tech Microsoft tornano a collaborare. Il progetto, annunciato al Ces 2016, prevede la possibilità di impartire alcuni comandi alle Volvo sfruttando Microsoft Band 2, un dispositivo indossabile: si tratta di una soluzione a metà strada tra lo smartwatch e il fitness tracker. Il proprietario può, ad esempio, impostare una destinazione, accendere il riscaldamento, chiudere le porte, attivare le luci o suonare il clacson. Le funzioni, tutte attivabili da remoto, sono le stesse attualmente selezionabili tramite l'app di Volvo on Call: il dispositivo da polso, infatti, si connette al noto servizio telematico, disponibile su smartphone e da

poco proposto anche in versione smartwatch. Ma c'era altro ancora al Ces: secondo Volvo, infatti, il 50% degli incidenti mortali che vedono coinvolti i ciclisti coincidono con un impatto contro un'auto. E le statistiche parlano di un fenomeno in crescita: negli Usa il numero di ciclisti morti sulla strada è aumentato del 6,5% tra il 2011 e il 2012,

mentre quello dei feriti che hanno raggiunto quota 49.000, è aumentato del 2,1%. Il nuovo dispositivo è in grado di stabilire una comunicazione bidirezionale tra auto e casco, emettendo avvisi di prossimità diretti a guidatore e ciclista, permettendo di evitare del tutto gli incidenti. Entrambi possono condividere la propria posizione tramite il

**I nuovi servizi telematici di Volvo saranno disponibili a partire dalla prossima primavera nei mercati in cui è attiva Volvo on Call e dunque anche in Italia.**

## IL COMMENTO

### Se questo è un salone

Un nuovo salone dell'auto? Perché no, oppure no: una formula diversa, più moderna, per svelare le nuove automobili ponendo al centro dell'attenzione la mobilità, che poi è quello che cercano i giovani, che sono i consumatori del futuro. Comunque sia, da quest'anno il Ces di Las Vegas ha cambiato pelle: non più spettacolare rassegna dedicata all'intrattenimento multimediale e all'elettronica di consumo più hi-tech, ma show in piena regola delle più avanzate tecnologie attualmente realizzate dalle Case automobilistiche. Già, le Case: quest'anno c'erano, tutte no ma quelle più avanti sì. E' mancata solo la notizia forte, ovvero l'annunciato accordo di Ford con Google, ma l'evento, il primo dell'anno dedicato all'automotive, c'è stato. Poi tocca a Detroit e, oltre alle concept, alle novità di mercato: ibride, sportive, ecologiche, premium. Ma è bello iniziare un anno guardando avanti, come fanno gli americani, anziché avere sempre gli occhi nello specchietto retrovisore.





## Guida autonoma, Ford ci crede, ma ...

Tanto rumore per nulla. Erano in molti a dare per scontato l'annuncio della storica intesa fra Ford e Google con la conseguenza che ne sarebbe derivata: i prototipi del colosso dell'hi-tech prodotti nella catene di montaggio della Casa americana. Ma al Consumer Electronic Show di quest'accordo non si è mai parlato e Mark Fields, Ceo di Ford, si è ben guardato anche di pronunciare la parola Google, rispondendo così ai tentativi di chiarimenti. "Continuiamo a lavorare con diversi gruppi" riferendosi allo sviluppo di veicoli autonomi e "vi assicuro che daremo più notizie" lasciando intendere che per ora non ne aveva. Ford, comunque, al Ces 2016 ha annunciato di aver intenzione di aumentare la flotta di prototipi a guida autonoma, oltre ad un nuovo sistema d'integrazione tra droni e veicoli. L'obiettivo che la Casa ritiene prioritario e che sarà avviato, nel corso di quest'anno, è quello di triplicare la sua flotta di

prototipi a guida autonoma basati sulla Fusion Hybrid, la "gemella" della nostra Mondeo. Un numero così alto di veicoli consentirà di accelerare lo sviluppo di nuovi e più avanzati sensori, di migliorare la capacità dei software di riconoscere un numero sempre maggiore di possibili scenari e di condizioni di guida e, infine, di realizzare dei test su strade urbane ed extraurbane come a Mcity nel Michigan, una città realizzata appositamente per questa tipologia di prove. Si chiama DJL Developer Challenge, infine, la sfida

lanciata dalla Ford e dal produttore di droni DJI ai programmatori hi-tech. Lo scopo è quello di mettere a disposizione dell'Onu droni topografici e da ricognizione da lanciare in zone in stato d'emergenza, irraggiungibili per i mezzi anche più versatili. Una volta raggiunta la zona, attraverso lo schermo touch del sistema SYNC il guidatore può definire un'area, lanciare il drone e individuare la posizione dei sopravvissuti e più in generale facilitare tutte le operazioni di soccorso.



cloud Volvo: incrociando i dati, il sistema può rilevare in anticipo il rischio di un impatto e attivare così il segnale di avviso. Nel caso del conducente della Volvo, l'avvertimento si concretizza in un segnale sul display, prezioso

nel caso in cui il ciclista si trovi in un angolo cieco dell'auto, o nel caso di scarsa visibilità, di notte o quando c'è nebbia. A sua volta, il ciclista è avvisato tramite una spia specifica sul casco. Secondo quanto anticipa la Volvo,

l'applicazione sarà la prima di una serie di opportunità tecnologiche offerte dal sistema "cloud-based" che è il risultato di una collaborazione tutta svedese tra Volvo, Ericsson e POC, un'azienda che produce attrezzature per la protezione degli sportivi: dall'accordo così formato è nato un nuovo sistema in grado di mettere in comunicazione l'auto con il casco dei ciclisti, aumentando la sicurezza. L'utilizzo della bicicletta, infatti, all'interno delle grandi città è un fenomeno in costante crescita in tutto il mondo: l'anno scorso, infatti, sono stati venduti a livello globale 132,3 milioni di biciclette. E visto che a Pechino si punta a portare su bici il 25% degli spostamenti urbani, è evidente la necessità di intervenire per una corretta e più sicura interazione tra due e quattro ruote. Infine sempre al Ces, Volvo ha annunciato un'altra partnership con Ericsson: le due aziende, infatti, collaboreranno ad uno streaming video dedicato alla guida autonoma, già esplorata con la Concept 26 esposta al Salone di Los Angeles e sperimentata sulle cento XC90 del programma Volvo Drive Me. **A**

## Toyota rivoluziona le mappe

Un nuovo sistema per la creazione in tempo reale di mappe digitali ad alta precisione, realizzate a bordo delle auto grazie all'hardware autonomo in alternativa ai laser scanner 3D, è la novità che Toyota ha portato al Ces 2016. La soluzione sviluppata nei laboratori di Ricerca e Sviluppo del costruttore giapponese

consente di acquisire i dati delle strade durante la marcia, utilizzando il segnale Gps e le telecamere installate sulla vettura. A differenza del "mapping" tradizionale, generalmente realizzato in fasi diverse e con l'intervento manuale, il sistema di Toyota è in grado di ricreare architetture multistrato, memorizzando al

primo passaggio la segnaletica verticale e orizzontale. Una volta raccolte, tutte le informazioni vengono inviate a un cervellone centrale, in grado di elaborare i dati, correggerli e aggiornare le cartografie digitali in tempo reale. Molto contenuto il margine di errore dichiarato dalla Casa, pari a soli 5 centimetri. L'elevata precisione della nuova piattaforma servirà, inoltre, a migliorare la sicurezza dei sistemi di guida autonoma, sintetizzati dal Mobility Teammate Concept presentato a ottobre e in arrivo sui modelli di serie di Toyota dal 2020 in poi. Inizialmente, il "mapping" automatico sarà limitato alle arterie principali, ma l'obiettivo è coprire tutte le strade.





# Automobilismo Impressioni

LE PRIME IMMAGINI IL PRIMO APPROCCIO

Toyota Rav 4

## Una Suv da...ibrido

La Rav4 a trazione integrale è disponibile, in Italia, nella sola configurazione ibrida  
Confort e qualità come sempre in primo piano **di Roberto Bruciamenti**

**P**oco più di vent'anni fa Toyota lanciava la prima serie della Rav4, sigla acronimo di Recreational Active Vehicle, 4 wheel drive, ovvero veicolo ricreativo attivo a quattro ruote motrici. L'intento

era quello di creare un prodotto di nicchia, destinato a soddisfare le esigenze di tutti coloro che, pur apprezzando le qualità delle 4x4 tradizionali sotto il profilo della sicurezza, della versatilità e della mobilità su ogni tipo di strada, potevano fare a meno delle

grandi capacità fuoristradistiche tipiche delle offroad dell'epoca, ma chiedevano doti di handling superiori e una migliore economia d'esercizio rispetto a queste ultime. La Rav nacque così da una costola, o meglio da un pianale, della berlina





#### IDENTIKIT

**CILINDRATA**  
2.495 CC

**VELOCITÀ MAX\***  
180 KM/H

**DA 0 A 100 KM/H**  
8,3 SEC

**CONSUMO MEDIA\***  
19,6 KM/L

**IN VENDITA DA**  
MARZO

**PREZZO**  
33.900 EURO

\* Dati dichiarati dalla Casa

#### PRO&CONTRO

**PRO**  
DOTAZIONE E QUALITÀ

**CONTRO**  
4X4 SOLO IBRIDA







Corolla, accorciato, rinforzato, dotato di sospensioni rialzate, trazione integrale permanente e una nuova carrozzeria dal look originale (la fiancata era ispirata alla forma della bottiglia della Coca Cola...). Dopo vent'anni questa nicchia si è ampliata tanto da rappresentare il segmento più vivace dell'intero panorama automobilistico e la Rav4 è ancora lì, arrivata alla quarta generazione, sempre ai primi posti tra i modelli più venduti nel segmento che essa stessa ha creato. Dopo vent'anni i concetti ispiratori sono rimasti quelli, però il target è cambiato, con parametri quali sicurezza, comfort, versatilità ed ecologia oggi prevalenti su altri che un tempo avevano pari importanza, quali per esempio la mobilità. La nuova Rav4, già cresciuta nelle dimensioni rispetto alle versioni precedenti nel 2013, quando venne presentata la quarta serie, per il 2016 è stata leggermente aggiornata nel look,

con nuovi fanali con tecnologia Led sia per le luci diurne sia per anabbaglianti e abbaglianti, un frontale reso più aggressivo da una taglio più deciso della calandra, un interno più raffinato (nuovi rivestimenti, plancia rifatta per accogliere lo schermo da 7" del nuovo display multimediale touch screen) ma, soprattutto, è stata rinnovata nella meccanica e ritoccata nella struttura. Il motore Diesel D-4D, per esempio, un due litri da 143 cavalli, è stato rivisto con l'aiuto della tedesca Bmw per esaltare la fluidità di funzionamento e ridurre consumi ed emissioni. Per il mercato italiano questa unità sarà disponibile soltanto con cambio manuale a sei rapporti e trazione anteriore. Chi vorrà l'integrale dovrà optare per l'originale 2,5 litri con tecnologia Hybrid, che consiste in un motore a benzina funzionante secondo il ciclo Atkinson accoppiato a un motore elettrico nella versione 4x2 e a due motori elettrici in quella 4x4,

unico modello commercializzato in Italia della gamma Rav4 che disporrà ancora della trazione integrale. Una scommessa da parte di Toyota Italia, che conta di vendere un'elevata percentuale di queste 4x4. Del resto la vettura appare molto ben centrata, anche se la versione ibrida a quattro ruote motrici sin dal primo contatto pare più orientata verso il comfort, la versatilità e la capacità di muoversi su ogni tipo di strada che non alle prestazioni. Infatti, nonostante sia in grado di spuntare un più che dignitoso 8,3 secondi sullo 0-100 km/h e vanta una velocità di 180 km/h, il cambio E-CVT, planetario a variazione continua, e la spinta decisa ma soft garantita dalla combinazione tra forza motrice elettrica e termica, l'assetto non è di quelli che invitano a una guida sportiva: piuttosto morbido, con lo sterzo elettroassistito, le sospensioni e i freni sono tipici di un'auto confortevole. La nuova Rav4, in compenso, è una

**Aggiornata nel look e con nuovi fanali a led, la nuova Rav4 Hybrid ha rivestimenti di pregio e un'ottima dotazione. Al posto del contagiri (nella pagina a fianco) c'è uno strumento che comunica quali sono i flussi di energia del motore termico e dei due elettrici.**





Lo spaccato evidenzia la raffinata meccanica della Rav4 Hybrid che ad un quattro cilindri a ciclo Atkinson anteriore associa due unità elettriche. In tal modo è garantita la trazione integrale.



passista eccezionale e, se si entra in sintonia con il suo temperamento, restituisce anche percorrenze interessanti: la media omologata di 5,1 litri per cento chilometri non è facile da ottenere nelle condizioni normali di traffico, però i 6 litri ogni cento chilometri sono facilmente alla portata seguendo le indicazioni del grosso strumento di sinistra posto nel cruscotto: la Rav4 ibrida non dispone infatti del contagiri, sostituito da un indicatore analogico molto ben fatto che comunica al pilota in tempo reale quali sono i flussi dell'energia sotto al cofano: nella parte alta il segmento "power" indica che la vettura sta utilizzando tutta la potenza disponibile del motore termico (155 Cv) e di quelli elettrici (142 Cv l'anteriore e 68 Cv il posteriore) per un totale effettivo di 197 cavalli complessivi disponibili contemporaneamente, mentre una ampia zona centrale

è contrassegnata dalla sigla Eco, a sottolineare proprio quelle che sono le peculiarità più interessanti di questa 4x4 ibrida, ovvero un consumo ridotto e dei livelli di emissioni contenuti in 117 gr di CO<sub>2</sub> per chilometri, più o meno come un'utilitaria con motore a benzina di 50/60 cavalli e peso attorno alla tonnellata, mentre la nuova Rav4 dispone, come abbiamo visto, di quasi 200 cavalli complessivi e ha una tara di 1.765 kg. Oltre, ovviamente, a una dotazione di sicurezza attiva di eccellenza, che comprende il pacchetto Toyota Safety Sense Plus, con sistema di allerta pre-collisione PCS dotato di funzione di rilevamento dei pedoni, frenata automatica e servoassistenza potenziata nelle frenate di emergenza, avviso di superamento di corsia, cruiser control adattativo con telecamera e radar a onde millimetriche, rilevamento della

## DOTAZIONI PRINCIPALI

Sette air bag	<b>di serie</b>
ABS+EBD+BA	<b>di serie</b>
Volante regolabile	<b>di serie</b>
Entrata e avviamento Keyless	<b>di serie</b>
Assistenza alla partenza in salita (HAC)	<b>di serie</b>
Climatizzatore bi-zona	<b>di serie</b>
Comandi radio al volante	<b>di serie</b>
Controllo della trazione (TRC)	<b>di serie</b>
Luci diurne, fari e posizioni a LED	<b>di serie</b>
Cerchi in lega/pneus 225/65R17	<b>di serie</b>
Telecamera parcheggio	<b>di serie</b>

## Cose da sapere

### La scelta del ciclo Atkinson

La scelta del ciclo Atkinson per il motore della ibrida della Rav4 è dovuta al fatto che l'alto rapporto di compressione e la particolare fasatura della distribuzione (con la chiusura della valvola di aspirazione che viene ritardata rispetto al ciclo Otto) consentono di ottenere la massima efficienza nella conversione dell'energia del carburante in forza motrice, pur se a scapito della potenza massima. Questo consente non solo minori perdite di rendimento, ma anche risparmi di energia legati all'esigenza di disperdere maggiori quantità di calore per mantenere in equilibrio il bilancio termico del motore.













segnaletica stradale, commutazione automatica abbaglianti/anabbaglianti e blind spot monitor; ulteriori sistemi di sicurezza sono incorporati in dispositivi che funzionano anche a veicolo fermo, quali il Rear Cross Traffic Alert, molto utile per uscire dai parcheggi a spina di pesce (associato a ben otto sensori di parcheggio) e Panoramic View Monitor che sorveglia su 360° la zona attorno al veicolo anche se la Rav non è in movimento. Il lancio ufficiale, programmato in Italia per il week-end del 23 e 24 gennaio, prevede vantaggi per il cliente che possono garantire risparmi fino a oltre 3.500 euro. Così la spesa per una Rav4 Diesel 2.0 D-4D a due ruote motrici potrà partire da 25.500 euro, mentre per la versione d'accesso Hybrid a due ruote motrici la spesa salirà a 28.900 euro. Per le quattro ruote motrici, infine, occorrerà mettere in preventivo circa 5.000 euro in più, con consegne previste entro un termine di due mesi. **A**

#### SCHEDE TECNICHE

##### MOTORE

Benzina ciclo Atkinson, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro. Cilindrata 2.494 cc, alesaggio 90 mm x corsa 98 mm. Potenza max 155 Cv (114 kW) a 4.000 giri/min. Coppia max 206 Nm a 4.400 giri/min. Motori elettrici sincroni a magneti permanenti, anteriore 105 kW (143 Cv) posteriore 50 kW (68 Cv) CO<sub>2</sub> 117 gr/km.

##### TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio automatico planetario a variazione continua E-CVT con rm, trazione integrale E-Four con retrotreno mosso da motore elettrico.

##### AUTOTELAIO

Avantreno con sospensioni indipendenti tipo McPherson, molle elicoidali e barra stabilizzatrice. Retrotreno a ruote indipendenti con due bracci oscillanti e barra stabilizzatrice. Sterzo a pignone e cremagliera con servoassistenza elettrica. Freni anteriori a dischi ventilati, posteriori a disco. Cerchi in lega da 17" con pneumatici 225/65R17.

##### DIMENSIONI

Passo 2.660 mm, lunghezza 4.605 mm, larghezza 1.845 mm, altezza 1.705 mm, altezza minima da terra 180 mm. Peso a vuoto 1.731 kg (4wd). Capacità bagagliaio da 579 a 1.633 litri. Capacità serbatoio 56 litri.

##### PRESTAZIONI

Velocità massima 180 km/h. Accelerazione 0-100 km/h 8,3 secondi. Accelerazione 0-1000 metri 30,9 secondi. Consumo medio 5,1 l/100 km (19,6 km/l).





Il 2015 si è chiuso con aumenti a doppia cifra: +17,5% e +17% per gli ordini. Più alta (+18,2%) la crescita di FCA, tra i marchi esteri leader è Volkswagen (+7,9%)

## Un'ottima annata

**P**er il mercato italiano dell'auto il 2015 è stato un anno molto brillante e ha messo a segno un aumento delle immatricolazioni pari al 17,5%, ovvero 214.294 auto vendute in più rispetto al 2014, per un totale di 1.574.872. Dopo la fortissima caduta delle vendite (-47,7%) tra il 2007 e il 2013, il 2014 ha visto le immatricolazioni in consolidamento e in leggera crescita (+4,3%). "Il 2015 può invece essere archiviato come un importante passo avanti verso la ripresa" commenta Gian Primo Quagliano, direttore del Centro Studi Promotor "e significativo è anche il fatto che gli ultimi due mesi dell'anno hanno addirittura registrato un'accelerazione delle immatricolazioni". Dopo aver chiuso il bilancio dei primi dieci mesi del 2015 con un incremento del 14,7%, le immatricolazioni sono infatti cresciute del 23,5% in novembre e del 18,65% in dicembre. "La ripresa a due cifre delle immatricolazioni nell'anno che si è appena chiuso è stata trainata nel primo semestre dalla domanda delle imprese a cui si è aggiunta, nel secondo semestre, una buona spinta propulsiva della domanda dei privati" precisa Quagliano. Il gruppo Fiat Chrysler Automobiles ha fatto meglio del mercato, con 32.228 vendite in dicembre (+27,1%) e una quota del 29,5%, in crescita di 2 punti e 445.987 immatricolazioni nell'intero 2015, equivalenti a un incremento del 18,2% e una

quota di mercato salita dal 27,7% al 28,3%. Risultati, questi ultimi, ottenuti grazie anche all'exploit di Jeep, con vendite cresciute nell'anno del 163,9% rispetto al 2014 e una quota di mercato raddoppiata. Decisamente positivo l'andamento degli ordini, che ammontano a

153.000 in dicembre, in crescita di oltre il 23% rispetto allo stesso mese 2014 e a 1.637.000 nell'intero 2015, il 17% in più rispetto al 2014. Per quanto riguarda i marchi esteri, al primo posto si è confermata Volkswagen con 119.003 consegne (+7,9% sul 2014). **A**

L'auto più venduta nel 2015 è la Fiat Panda, in alto a sinistra, con 126.326 unità, seguita da Fiat Punto (56.501) e Lancia Ypsilon (55.831).

### I titoli automobilistici nelle principali borse mondiali Migliorano solo Porsche (+2,6%) e Vw (+2,4%)

titolo	piazza	divisa	valore 30ott	valore 30nov	differenza
Porsche Aut.	Francoforte	euro	49,48	50,79	+ 2,65%
Volkswagen Pref.	Francoforte	euro	130,55	133,75	+ 2,45%
Hyundai Motor Co.	Seul	won	149.000,00	149.000,00	+ 0,00%
Kia Motors Co.	Seul	won	52.900,00	52.600,00	- 0,57%
Renault	Parigi	euro	95,25	94,10	- 1,21%
Ford Motor Co.	New York	dollaro	14,33	14,09	- 1,67%
Fiat - FCA	New York	dollaro	14,24	13,99	- 1,76%
Suzuki Motor Co.	Tokyo	yen	3.785,00	3.703,00	- 2,17%
Honda Motor Co.	Tokyo	yen	4.002,00	3.910,00	- 2,30%
Toyota Motor Co.	Tokyo	yen	7.675,00	7.488,00	- 2,44%
Nissan Motor Co.	Tokyo	yen	1.317,50	1.279,50	- 2,88%
Peugeot SA	Parigi	euro	16,87	16,20	- 3,97%
Fiat - FCA	Milano	euro	13,52	12,92	- 4,44%
Bmw	Francoforte	euro	102,80	97,95	- 4,72%
General Motors	New York	dollaro	36,20	34,01	- 6,05%
Daimler	Francoforte	euro	84,00	77,95	- 7,20%

### Le immatricolazioni di auto nuove in Italia

marca	dicembre 2015		dicembre 2014		variaz. %	gen./dic. 2015		gen./dic. 2014		variaz. %
	totale	quota	totale	quota		totale	quota	totale	quota	
FCA	32.228	29,46	25.358	27,50	27,09	445.987	28,32	376.859	27,70	18,34
FIAT	23.440	21,43	17.650	19,14	32,80	329.177	20,90	281.699	20,70	16,85
ALFA ROMEO	2.119	1,94	1.803	1,96	17,53	30.511	1,94	28.326	2,08	7,71
LANCIA	4.206	3,84	3.591	3,89	17,13	56.362	3,58	55.492	4,08	1,57
JEEP	2.463	2,25	2.314	2,51	6,44	29.937	1,90	11.342	0,83	163,95
FERRARI	8	0,01	3	0,00	166,67	249	0,02	227	0,02	9,69
MASERATI	59	0,05	46	0,05	28,26	1.361	0,09	1.235	0,09	10,20
DR MOTOR	45	0,04	45	0,05	0,00	444	0,03	361	0,03	22,99
LAMBORGHINI	3	0,00	1	0,00	200,00	57	0,00	47	0,00	21,28
ALTRE NAZIONALI	1	0,00	-	0,00	-	7	0,00	13	0,00	-46,15
<b>TOT. MARCHE NAZ.</b>	<b>32.344</b>	<b>29,57</b>	<b>25.453</b>	<b>27,61</b>	<b>27,07</b>	<b>448.105</b>	<b>28,45</b>	<b>378.742</b>	<b>27,84</b>	<b>18,31</b>
AUDI	2.480	2,27	2.111	2,29	17,48	54.799	3,48	49.975	3,67	9,65
BMW	3.705	3,39	3.497	3,79	5,95	49.732	3,16	43.602	3,20	14,06
CHEVROLET	3	0,00	74	0,08	-95,35	333	0,02	7.095	0,52	-95,31
CITROËN	3.687	3,37	2.841	3,08	29,78	58.586	3,72	53.130	3,90	10,27
OACIA	3.177	2,90	2.717	2,95	16,93	43.952	2,79	38.111	2,80	15,33
FORD	6.657	6,09	5.382	5,84	23,69	109.250	6,94	91.604	6,73	19,26
HONDA	467	0,43	335	0,36	39,40	4.837	0,31	4.392	0,32	10,13
HYUNDAI	3.706	3,39	3.205	3,48	15,63	47.341	3,01	41.770	3,07	13,34
JAGUAR	110	0,10	97	0,11	13,40	1.651	0,10	995	0,07	65,93
KIA	2.168	1,98	2.213	2,40	-2,03	39.044	2,48	32.736	2,41	19,27
LAND ROVER	1.041	0,95	745	0,81	39,73	15.842	1,01	12.859	0,95	23,20
MAZDA	639	0,58	355	0,39	80,00	7.422	0,47	5.460	0,40	35,93
MERCEDES	3.594	3,29	3.076	3,34	16,84	53.601	3,40	46.411	3,41	15,49
MINI	2.054	1,88	1.567	1,70	31,08	22.008	1,40	19.149	1,41	14,93
MITSUBISHI	335	0,31	282	0,31	18,79	4.586	0,29	3.496	0,26	31,18
NISSAN	3.602	3,29	3.193	3,46	12,81	57.479	3,65	48.516	3,57	18,47
OPEL	5.115	4,68	5.192	5,63	-1,48	88.940	5,65	75.678	5,56	17,52
PEUGEOT	6.647	6,08	4.756	5,16	39,76	84.345	5,36	71.362	5,24	18,19
PORSCHE	224	0,20	272	0,30	-17,65	5.002	0,32	4.107	0,30	21,79
RENAULT	7.876	7,20	5.970	6,48	31,93	94.769	6,02	81.480	5,99	16,31
SEAT	1.008	0,92	841	0,91	19,86	14.940	0,95	12.562	0,92	18,93
SKODA	976	0,89	909	0,99	7,37	15.298	0,97	13.193	0,97	15,96
SMART	1.092	1,00	1.883	2,04	-42,01	24.118	1,53	15.864	1,17	52,03
SSANGYONG	190	0,17	72	0,08	163,89	1.761	0,11	1.096	0,08	60,68
SUBARU	190	0,17	245	0,27	-22,45	3.096	0,20	2.651	0,19	16,79
SUZUKI	1.807	1,65	1.121	1,22	61,20	18.661	1,19	15.945	1,17	17,16
TOYOTA	4.700	4,30	4.663	5,06	0,79	65.571	4,16	60.913	4,48	7,65
LEXUS	549	0,50	392	0,43	40,05	3.288	0,21	1.999	0,15	64,48
VOLKSWAGEN	8.188	7,49	7.309	7,93	12,16	119.003	7,56	110.321	8,11	7,87
VOLVO	973	0,89	1.256	1,36	-22,53	16.063	1,02	14.169	1,04	13,37
ALTRE	81	0,07	175	0,19	-53,71	1.429	0,09	1.195	0,09	19,58
<b>TOT.MARCHE EST.</b>	<b>77.051</b>	<b>70,43</b>	<b>66.746</b>	<b>72,39</b>	<b>15,44</b>	<b>1.126.767</b>	<b>71,55</b>	<b>981.836</b>	<b>72,16</b>	<b>14,76</b>
<b>TOT.MERCATO</b>	<b>109.395</b>	<b>100,00</b>	<b>92.199</b>	<b>100,00</b>	<b>18,65</b>	<b>1.574.872</b>	<b>100,00</b>	<b>1.360.578</b>	<b>100,00</b>	<b>15,75</b>



# È cresciuto bene

Grazie al +10,5% messo a segno a dicembre, il 2015 ha totalizzato un incoraggiante incremento dell'8% rispetto al 2014. Dacia, Chrysler e Jeep i marchi con l'aumento più elevato **di Andrea Lemma**

L'usato del mese



## Alfa Romeo MiTo

Compatta e sportiva, è stata presentata nel 2008 riscuotendo subito un ottimo riscontro di pubblico, poi diminuito con il passare degli anni e l'aumentare della concorrenza. Positivi i giudizi su estetica, finiture dell'abitacolo, vivacità dei motori ed efficacia della tenuta di strada. Oggi la disponibilità sul mercato dell'usato è abbondante e consente di trovare esemplari adatti a molteplici esigenze. Negli anni infatti la vettura è stata proposta con motori a benzina adatti a neopatentati fino al MultiAir Turbo da 170 Cv esclusivo della versione Quadrifoglio Verde. Tra i più diffusi, il 1.4 da 78 Cv e quello turbo da 135 e 155 Cv. Due le cilindrata dei td, 1.3 e 1.6, con potenze da 85 a 120 Cv. Un esemplare usato si può trovare, in buone condizioni e con percorrenze inferiori ai 100.000 km, a partire da 6.000 euro con motori a benzina da 70 e 78 Cv e diesel da 85 Cv. Per le benzina, è necessario stanziare circa 10.000 euro per vetture con massimo 3 anni di anzianità e percorrenze intorno ai 50.000 chilometri.



**F**inalmente un anno in crescita per il mercato dell'usato. Dicembre registra un incoraggiante +10,40% rispetto all'ultimo mese del 2014, e porta così il saldo dell'anno appena concluso a 4.589.823 passaggi di proprietà complessivi, in crescita dell'8,04% rispetto a dodici mesi fa e corrispondenti a 341.594 vetture in più che hanno cambiato proprietario. Pochissimi i segni negativi tra le singole Case: scendono

solo Chevrolet, Lancia e, pesantemente, Skoda, mentre crescono con incrementi molto alti Chrysler e Jeep, Dacia, Maserati e Smart.

Le previsioni per il 2016 sono moderatamente ottimistiche: il mercato del nuovo sembra aver consolidato la sua tendenza positiva e l'usato, che normalmente segue dinamiche analoghe, pare ormai avviato verso un periodo positivo e tranquillizzante anche per gli operatori. **A**

Dal lancio a oggi la MiTo, nelle foto a destra, è stata proposta con un'ampia gamma di motori a benzina e turbodiesel. Due le cilindrata dei diesel Multijet, da 1,3 e 1,6 litri con potenze variabili da 85 a 120 Cv.

## Il mercato di autovetture usate in novembre

	dicembre 2015		dicembre 2014		variaz. % 15/14	gennaio / dicembre 2015		gennaio / dicembre 2014		variaz. % 15/14
	totale	quota	totale	quota		totale	quota	totale	quota	
ALFA ROMEO	14.217	3,40%	13.296	3,51%	+6,93%	156.991	3,42%	151.797	3,57%	+3,42%
AUDI	14.794	3,53%	14.779	3,90%	+0,10%	166.644	3,63%	165.706	3,90%	+0,57%
BMW	16.717	3,99%	14.931	3,94%	+11,96%	175.271	3,82%	162.466	3,82%	+7,89%
CHEVROLET / DAEWOO	4.787	1,14%	4.833	1,27%	-0,95%	58.222	1,29%	56.745	1,34%	+4,37%
CHRYSLER / JEEP	4.427	1,06%	3.378	0,89%	+31,05%	42.883	0,93%	36.197	0,85%	+18,47%
CITROEN	17.675	4,22%	15.858	4,18%	+11,46%	195.825	4,27%	173.543	4,09%	+12,84%
DACIA	1.486	0,36%	890	0,23%	+66,97%	13.425	0,29%	9.391	0,22%	+42,96%
FIAT	107.845	25,72%	98.265	25,92%	+9,55%	1.189.624	25,92%	1.087.707	25,60%	+9,37%
FORD	25.341	6,05%	22.735	6,00%	+11,46%	286.403	6,24%	261.424	6,15%	+9,55%
HONDA	1.916	0,46%	1.689	0,45%	+13,44%	20.073	0,44%	19.118	0,45%	+5,00%
HYUNDAI	5.073	1,21%	4.310	1,14%	+17,70%	54.493	1,19%	51.035	1,20%	+6,78%
JAGUAR	814	0,19%	745	0,20%	+9,26%	8.394	0,18%	7.828	0,18%	+7,23%
KIA	3.165	0,76%	2.726	0,72%	+16,10%	34.100	0,74%	29.578	0,70%	+15,29%
LANCIA	20.422	4,88%	20.650	5,45%	-1,10%	240.886	5,25%	231.516	5,45%	+4,05%
LAND ROVER	3.535	0,84%	3.089	0,81%	+14,44%	36.970	0,81%	32.759	0,77%	+12,85%
MASERATI	227	0,05%	189	0,05%	+20,11%	2.164	0,05%	1.810	0,04%	+19,56%
MAZDA	1.789	0,43%	1.561	0,41%	+14,61%	19.547	0,43%	17.553	0,42%	+10,73%
MERCEDES	20.153	4,82%	17.891	4,72%	+12,64%	216.882	4,73%	200.819	4,73%	+8,00%
MINI	5.627	1,34%	4.912	1,30%	+14,56%	61.710	1,34%	52.889	1,24%	+16,68%
MITSUBISHI	1.870	0,45%	1.736	0,46%	+7,72%	19.718	0,43%	18.787	0,44%	+4,96%
NISSAN	10.129	2,42%	8.686	2,29%	+16,63%	105.354	2,30%	94.970	2,24%	+10,93%
OPEL	23.403	5,59%	20.880	5,51%	+12,08%	246.218	5,36%	225.974	5,32%	+8,96%
PEUGEOT	16.611	3,97%	14.652	3,86%	+13,37%	189.066	4,12%	173.236	4,08%	+9,14%
PORSCHE	1.644	0,39%	1.514	0,40%	+8,59%	17.639	0,38%	15.462	0,36%	+14,08%
RENAULT	20.420	4,88%	17.858	4,71%	+14,35%	218.778	4,77%	201.547	4,74%	+8,55%
SEAT	3.270	0,78%	3.029	0,80%	+7,96%	36.344	0,79%	35.270	0,83%	+3,05%
SKODA	1.519	0,36%	1.777	0,47%	-14,52%	17.870	0,39%	18.357	0,43%	-2,65%
SMART	12.456	2,99%	10.450	2,76%	+19,58%	134.408	2,93%	129.989	3,06%	+3,40%
SSANGYONG	507	0,12%	447	0,12%	+13,42%	5.138	0,11%	4.822	0,11%	+6,55%
SUBARU	840	0,20%	722	0,19%	+16,34%	8.346	0,18%	7.794	0,18%	+7,08%
SUZUKI	5.162	1,23%	4.601	1,21%	+12,19%	58.333	1,27%	52.413	1,23%	+11,29%
TOYOTA / LEXUS	14.249	3,40%	12.634	3,33%	+12,78%	156.653	3,41%	139.568	3,29%	+12,24%
VOLKSWAGEN	25.287	6,04%	23.188	6,12%	+9,05%	279.479	6,09%	270.989	6,38%	+3,13%
VOLVO	4.822	1,15%	4.277	1,13%	+12,74%	41.262	0,90%	38.609	0,91%	+6,87%
ALTRE	6.506	1,55%	5.948	1,57%	+9,38%	73.710	1,61%	70.461	1,66%	+4,61%
<b>TOTALE</b>	<b>418.545</b>	<b>100,00%</b>	<b>379.125</b>	<b>100,00%</b>	<b>+10,40%</b>	<b>4.589.823</b>	<b>100,00%</b>	<b>4.248.229</b>	<b>100,00%</b>	<b>+8,04%</b>

Fonte: Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture



## Dal mondo

In evidenza i numeri dei principali mercati del mondo. Negli USA le vendite di van e pick-up vanno molto bene **di Franco Fiorucci**



### FRANCIA

Il mercato francese nel mese di dicembre 2015 ha registrato un aumento del 12,5% (183.720 le auto immatricolate), un risultato che ha portato il bilancio dell'intero anno a chiudere con una variazione di aumento del 6,8%, con 1.917.226 nuove immatricolazioni. Le case francesi PSA Peugeot-Citroën e Renault non rispecchiano in maniera omogenea l'andamento del mercato: la Renault registra un incremento dell'8,1% rispetto al 2014, con 382.504 unità immatricolate; la Peugeot è arrivata a 327.393 unità, pari al 7,3% in più; la Citroën ha variato di poco il risultato del 2014: con 201.065 auto è cresciuta dello 0,8%. In calo la Dacia e la DS: la prima del 5%, con 97.441 auto registrate, la DS del 4,7%, con 30.257 immatricolazioni. La straniera più venduta è la Volkswagen, con 144.103 auto: un aumento del 3,3% sul 2014. Buono il risultato della Fiat, che con 54.443 unità è aumentata del 19%.



### GERMANIA

La Germania ha chiuso il 2015 con un aumento delle auto nuove immatricolate: sono state 3.206.042, pari al 5,6% in più rispetto al 2014. Nel bilancio annuale soltanto quattro marche registrano il segno meno: Alfa Romeo (-17,4%, con non più di 2.800 vetture immatricolate), Dacia (-6,4%, con 45.764 auto), Honda (-6,3%, con 21.072), Lancia (-48,7% con 648 vetture immatricolate), Toyota (-6,2% per 65.939 unità). La VW è leader con 685.669 immatricolazioni ed è cresciuta del 4,4%. La Fiat è aumentata del 3,8%, con 70.719 unità.



### GRAN BRETAGNA

Nel 2015 sono state 2.633.503 le auto immatricolate per la prima volta sul mercato britannico, con un aumento del 6,34% nei confronti del 2014. E a dicembre l'incremento è stato ancora più elevato della media annua: +8,35%. A risultare la marca più venduta è stata la Ford, con 326.643 unità, in crescita del 2,64%, seguita dalla Vauxhall con 269.766 e dalla Volkswagen con 223.784. Per la Vauxhall si è trattato di un risultato stazionario (+0,22%), mentre per la Volkswagen c'è stato un aumento del 4,17%. Il marchio Fiat ha immatricolato 64.257 vetture: una diminuzione del 4,33% rispetto al 2014. Con 10.794 unità, la Jeep è cresciuta del 176,13%.



### SPAGNA

Il mercato spagnolo dell'auto ha chiuso il 2015 con il segno positivo, confermando dunque la ripresa che sta

riportando le vendite a livelli precisi. Il risultato conferma la validità della politica degli incentivi statali che sostengono il mercato già da tre anni. Le statistiche dell'intero anno hanno così registrato il superamento del "muro" del milione di veicoli immatricolati (1.034.232 per la precisione, pari al 20,9% in più rispetto al 2014), una cifra ancora lontana dall'1,7 milioni del periodo antecrisi, ma comunque segno di rilancio. Marchio leader Volkswagen, con 88.300 unità e una crescita del 14,7%. Vicini i risultati di Seat (77.529 unità), Renault (77.087), Opel (76.470) e Peugeot (76.314).



### STATI UNITI

A dicembre il mercato americano è risultato in buona crescita (1.643.289 veicoli immatricolati, con un aumento del 9% rispetto al dicembre 2014) ha consolidato la variazione al rialzo registrata nel corso dell'intero 2015: +5,7%, con 17.477.490 unità registrate. Il risultato complessivo è dato però da due tendenze diverse: quella dei pick up e van che sono cresciuti del 13,1% (con 9.729.587 unità), mentre le auto danno segni di rallentamento, con 7.740.912 unità, pari a un calo del 2,2%. La GM detiene la quota più grande, con 3.082.366 unità immatricolate, pari al 5% in più rispetto al 2014. Cresce un pizzico di più il gruppo Ford, che con 2.603.082 immatricolazioni è in aumento del 5,3%. Più sostenuto è l'andamento Chrysler che ha totalizzato 2.200.834 vendite, in aumento del 7,7% sul 2014.



### RUSSIA

È sempre più grave la situazione del mercato russo. Grave per l'economia russa, ovviamente, ma anche per l'industria automobilistica straniera che si è impegnata in quel contesto. Il bilancio del 2015 registra un calo del 37%, con poco più di 1,6 milioni di veicoli immatricolati. In pratica non c'è casa automobilistica che non sia in calo.



### CINA

Notoriamente l'economia cinese sta vivendo una fase non positiva. La tendenza si fa sentire anche sull'auto che da tre anni ha smesso di crescere impetuosamente. Nel 2015 c'è stato un incremento del 4,7%, con un totale pari a 24,6 milioni. Di questi ultimi, 21,1 milioni sono state auto, pari al 7,7% in più. Nonostante a dicembre ci sia stata una forte impennata (+15,4%) grazie agli incentivi statali che aiutano l'acquisto di modelli fino a 1.600 cc. L'anno scorso l'incremento fu del 6,9% e due anni fa arrivò al 13,9%.

## CHI SALE CHI SCENDE

### Istituto poligrafico dello Stato

Oltre a banconote e francobolli, la Zecca produce anche le nostre targhe, che vende alle motorizzazioni (che poi ce le fa pagare) per 41,04 euro (40,67 quelle quadrate). I vertici dell'istituto hanno deciso un aumento: +74 centesimi: un aumento dell'1,8% a 4 anni dall'ultimo rincaro. Se autostrade, assicurazioni e multe aumentassero con questi percentuali, il nostro sarebbe un Paese più felice!



### Renault

Posto che le indagini sono ancora in corso, bisogna riconoscere che se risultasse che anche Renault bara sui livelli di emissioni, la Stato francese si troverebbe in grave imbarazzo, visto che la mano pubblica è il primo azionista della Régie, con oltre il 15% dell'azienda. Già il valore del titolo precipita, cosa farà la République se le accuse risultassero veritiere, si automulterà?

## CONTROSTERZO

### Multe a "strascico"...

Come se non ci bastassero autovelox, tutor e chi più ne ha più ne metta, adesso arrivano anche le multe "a strascico". La stessa norma che autorizza le sacrosante multe via telecamera a chi circola senza assicurazione, dà via libera alle sanzioni sulla doppia fila. Irregolare certo, ma in questo modo ci saranno ancora meno agenti in strada. Nessun problema, tanto il traffico da noi è tranquillo...





Dacia

# Dacia: il Gpl col turbo

Per la Sandero il tre cilindri Renault di 900 cc in versione bi-fuel

**I**l marchio Dacia rilancia il Gpl: su Sandero e Logan è ora disponibile il tre cilindri Renault 900 cc 90 cavalli.

Con il passaggio all'Euro 6, Dacia rinnova la gamma Gpl. Al volante della Stepway, la «country» di Sandero, proviamo un percorso fatto di strade cittadine, autostrade e provinciali, apprezzando potenza del tre cilindri Renault (90 Cv) e buona coppia (140 Nm a 2.250 g/min). Fluida e regolare nel traffico urbano ha una marcia gradevole e disinvolta fuori città, dove affronta i sorpassi con rapidità. Dacia dichiara il passaggio 0 - 100 km/h in 11 secondi. Non male, tenuto conto che si tratta di un 898 cc a tre cilindri, che muove una vettura lunga oltre quattro

metri, di altezza notevole (un metro e 62 centimetri) e 1.041 chili di peso, guidatore escluso. Valide le sospensioni: anomalie dell'asfalto, buche e rotaie sono assorbite senza problemi e senza pregiudicare il buon confort di marcia, a conferma dell'identità «campagnola» della Stepway. Bene i consumi: sul misto la Casa promette 6,2 litri per 100 chilometri, vale a dire oltre 16 km con un litro, e un'autonomia totale di circa 1.500 chilometri. Col serbatoio Gpl, parte integrante dell'impianto realizzato da Landi, si percorrono 516 km, cui si sommano gli altri mille chilometri a benzina. Disponibile solo nella versione di punta Prestige, la Stepway a GPL ha un'interessante dotazione di accessori, malgrado



l'impostazione «no frills» del marchio. Cruise control e comandi di radio CD sono a portata di mano. Lo schermo touchscreen di buone dimensioni (7 pollici) ingloba il navigatore satellitare e i comandi del sistema multimediale. Prezzi a partire da 9.500 euro (Sandero Ambiance), fino a 12.400 euro (Stepway Prestige). **A**

**La Sandero Gpl, in questo caso nell'allestimento Stepway, ha un'autonomia di 1.500 km.**

## Griffe di prestigio

### Santoni firma per AMG

E' stato il primo Mercedes Store in Italia, nato nella suggestiva Galleria Vittorio Emanuele II a Milano. Oggi questo luogo di lusso ed esclusività è stato teatro del lancio di una nuova collezione firmata "Santoni for AMG". Questa partnership tra la Casa tedesca e l'azienda

Italiana, ha dato alla luce una selezione di borse 48 ore oltre che alle scarpe sneakers in pelle combinata con tessuto tecnico. Le sneakers GT sono impreziosite dal logo AMG oltre ad avere la suola sagomata. Tutte nuove invece le borse 48 ore realizzate combinando tessuto tecnico, neoprene e pelle laminata argento; la tracolla, la tasca frontale. Non dimentichiamo anche l'elemento

a quattro ruote protagonista di questa collaborazione: la AMG-GT anch'essa elegante, sinuosa e costruita con standard tecnologici di alto livello. Anche tra la moda e i motori ci sono similitudini che portano ad un traguardo comune quello dell'eccellenza e della cura per il dettaglio. Riguardo la AMG GT c'è poco da dire, è bella perchè oggi di vetture che possono essere



definite belle ce ne sono poche. Non solo belle forme per questa supercar, racchiude infatti sotto il cofano un poderoso V8 da 4.0 litri bi-turbo, capace di farla scattare da 0-100 km/h in 3,8 secondi e toccare i 310 km/h. Tutti i prodotti della collezione "Santoni for AMG" sono disponibili nelle boutique Santoni e sul sito [www.santoniforamg.com](http://www.santoniforamg.com) oltre che nel Mercedes Store di Milano.







## Curve quasi Parallele

Spesso leggiamo di come siano distanti gli andamenti di prezzo del petrolio e dei carburanti alla pompa. Anzi: che questi ultimi riflettano solo gli aumenti del greggio ma non le diminuzioni. Cerchiamo di capire se è vero

Di Stefano Marzola

**E**ra l'11 luglio 2008 quando il petrolio toccava il suo massimo storico, 147,25 dollari al barile. Oggi, lo stesso barile costa 34 dollari (dati riferiti al 7 gennaio 2016); nel 2015 il picco in alto si è registrato il 7 maggio quando il petrolio costava 71,94, dopo di che è stata una continua discesa fino

ai minimi di questi giorni. Dal 2008 ad oggi, ci sono stati la crisi economica mondiale e la successiva stagnazione che si è propagata in ogni comparto ed in ogni mercato, motivi che spiegano il calo costante del prezzo del barile.

Ma benzina e gasolio riflettono il collasso del greggio? A prima vista sembra di no, visto che dal



## In Veneto costa meno, Liguria e Valle d'Aosta le peggiori

Andamento greggio-carburanti a parte, è curioso notare come ci sia una differenza importante fra le varie regioni italiane che può toccare anche i 10 centesimi al litro fra la prima e l'ultima di questa classifica. Il Veneto si conferma una delle regioni dove fare il pieno è più economico: 1.397 euro il prezzo medio per un litro di benzina e 1.211 per il

gasolio (dati del 12 gennaio). È la maggiore concorrenza a spiegare questo dato positivo, in particolare legata alla presenza di "pompe bianche", quelle non vincolate ad una specifica compagnia petrolifera: i gestori delle stazioni "no logo" riescono ad acquistare ad un prezzo inferiore e quindi a tenere più basso la spesa per l'automobilista. A tallonare il Veneto, ci sono Lombardia, Abruzzo, Toscana ed Emilia Romagna. A

pesare sul costo al litro in alcune zone sono anche le addizionali imposte dai governi regionali: per questo, ad esempio, la Liguria è quasi sempre maglia nera per il costo di benzina e gasolio alla pompa. Ma in coda all'elenco si posizionano anche Valle d'Aosta, Calabria e - curiosamente - la Basilicata: da qui arriva il 70% del petrolio italiano ma per gli automobilisti sembra non essere un vantaggio.

2008 ad oggi il costo dei carburanti alla pompa non è certo un quinto di quello del 2008. Quindi? "Ci stanno fregando" come recitano molte catene di Sant'Antonio di cui è pieno il web? Confrontare dati così a lunga distanza non è facile, pesano l'inflazione, le variazioni del cambio euro-dollaro (moneta ufficiale del greggio), accise ed Iva. Nel luglio 2008, un litro di benzina costava 1,521 euro mentre il gasolio stava a 1.519; oggi, invece, abbiamo una media di 1.438 e 1.241.

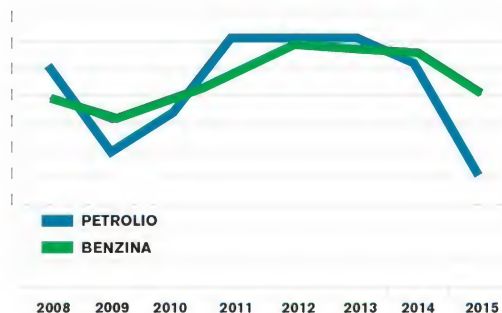
Nomisma Energia, società bolognese di ricerca in campo energetico ed ambientale, scorpora così il dato attuale di 1,439 euro che è il costo di un litro di benzina alla pompa: 0,304 è il prezzo del carburante, 0,147 il costo industriale (che comprende trasporto, ricavi, promozioni, etc), 0,728 le accise, 0,259 l'Iva al 22%. Dal 2008 ad oggi, sia l'Iva che le accise sono cresciute mentre il prezzo alla pompa è diminuito ma non così tanto. Va da sé che la componente principale del prezzo dei carburanti alla pompa deriva in minima

parte da quanto costa un barile: questo incide, certo, ed è questo che tende a determinare l'andamento nel tempo come ha fatto anche con il sostanzioso calo visto negli ultimi mesi. E certamente le compagnie petrolifere potrebbero seguire più fedelmente l'andamento del costo del greggio ma se vogliamo augurarci di allinearci alla maggior parte dei paesi europei è altrove che dobbiamo guardare. Dati della Confcommercio evidenziano come il costo industriale dei carburanti in Italia sia addirittura inferiore alla media europea (-0,001 la benzina, -0,024 il gasolio) ma alla pompa ci troviamo con un +0,228 euro/litro per la benzina e +0,191 per il gasolio. Gli stessi numeri spiegano che il 68,17% (benzina) ed il 65,94% (gasolio) del costo medio alla pompa dipendono appunto da accise ed Iva. Che sia finalmente giunto il momento per togliere almeno quelle tasse che sono servite a finanziare una qualche guerra negli anni Trenta o emergenze legate a calamità naturali ma risalenti ormai agli anni Sessanta? **A**



### Materia prima e prodotto finale, dal 2008 ad oggi


ANNO	PETROLIO (DOLLARO/BARILE)	BENZINA (EURO/LITRO)
2008	96	1,381
2009	60	1,214
2010	79	1,364
2011	111	1,554
2012	112	1,787
2013	110	1,748
2014	99	1,712
2015	49	1,416











Consigli per affrontare la neve

# La settimana BIANCA

L'inverno è arrivato in ritardo ma alla fine si è fatto vedere e per gli appassionati dello sci è ora della settimana bianca. Con qualche semplice consiglio anche l'auto tornerà a casa sana e salva

Di Stefano Marzola

**L**a presciistica è fondamentale per affrontare la settimana bianca senza strappi, rotture o altre conseguenze. Importante anche verificare l'attrezzatura da sci: passata la sciolina? Affilate le lamine? Gli scarponi hanno la muffa dello scorso inverno? E così via. Ma qualcuno pensa anche all'auto prima di partire? Sono poche le accortezze che possono fare la differenza ma è meglio non dimenticarne nemmeno una perché la settimana bianca non si trasformi in una giornata nera. Infatti, clima più rigido e fondo stradale insidioso possono creare dei problemi, legati sia all'auto sia alla nostra capacità di gestirla. Senza dimenticare che sulla strada non siamo da soli e non tutti potrebbero essere altrettanto preparati per viaggiare in sicurezza d'inverno, districarsi in un parcheggio ghiacciato o capire come muoversi durante una nevicata.





## Pneumatici giusti ed in ordine

**C**'è ancora qualcuno che ignora l'importanza degli pneumatici invernali? Di certo non chi è abituato ad affrontare le montagne nella stagione fredda, a parcheggiare sotto agli impianti di risalita o a percorrere decine di curve per raggiungere la località sciistica preferita. Quindi

sopraspediamo ricordando solo un paio di numeri: fino al 50% in meno di spazio di frenata su neve e +25% di aderenza. Solo se sono in ottimo stato: va ricordato che sì la misura minima del battistrada per essere in regola con il Codice della Strada è di 1,6 millimetri ma con le invernali i produttori consigliano di non scendere al di sotto dei 3 mm per mantenere la

perfetta efficacia. Quindi anche molta attenzione alla pressione di gonfiaggio: utilizzare quella suggerita dal costruttore dell'auto è sempre la regola da seguire per essere più sicuri, consumare meno carburante e usurare le gomme nel migliore dei modi. Per scegliere il modello giusto conviene affidarsi al gommista spiegando le proprie esigenze.





## Catene per i momenti difficili

**U**n accessorio che può fare la differenza anche se si montano le gomme giuste sono le catene. Quando la neve è tanta, solo queste sono capaci di trarci veramente d'impaccio, senza fatica ed in sicurezza. Ma quali scegliere? Scartando le soluzioni troppo economiche che rischiano di rompersi danneggiando

l'auto, in commercio ce ne sono di diversi tipi, dalle classiche autotensionanti fino alle più tecnologiche ad aggancio frontale che si montano in meno di un minuto e senza sporcarsi mani e abiti. Certo, i prezzi

variano di molto ma anche la comodità dell'uno e dell'altro tipo. A prescindere da quale si scelga, un consiglio importante: provate a montarle prima di trovarvi in situazioni di necessità, meglio imparare nelle condizioni ideali, non al freddo durante una nevicata e magari pure al buio.



Le catene ad attacco frontale come queste Thule sono certamente la soluzione più comoda ma i prezzi lievitano di parecchio. Con questi sistemi sono sufficienti 30 secondi per il montaggio ma meglio esercitarsi prima



## Un check-up preventivo

**S**iete fra quelli che dal meccanico ci vanno solo quando si cominciano a sentire rumori strani provenire da sotto al cofano? Ecco, in previsione della settimana bianca meglio fare uno strappo alla regola. Sempre che non si

sappia far da sé, ovviamente, ma alcune verifiche vanno eseguite. La batteria, ad esempio: se vecchia o con poco liquido, rischia di congelare e rompere il suo involucro in plastica lasciandoci ovviamente a piedi. Attenzione anche al liquido di raffreddamento al quale conviene aggiungere una

sostanza antigelo, così come a quello per lavare il parabrezza: non c'è niente di peggio che trovarsi il vetro lurido ed i tergicristalli "a secco". Infine, occhio anche ad eventuali crepe nel parabrezza: il freddo può peggiorare la situazione, meglio farlo riparare prima che sia tardi.







## Consigli di guida

**A**ffrontare la neve non è così difficile: pneumatici giusti e prudenza aiutano sempre, casomai conviene testare la “tenuta” (per esempio con una bella frenata, quando si può fare in sicurezza) per farsi un’idea di quanto margine sia necessario avere. Ma i rischi più grossi derivano da quello che non si vede, il ghiaccio. È un nemico insidioso - anche se si viaggia con pneumatici invernali - perché l’aderenza si avvicina allo zero. Quindi, conviene mantenere sempre più margine

di quanto non suggerirebbe la prudenza, rallentare con decisione prima delle curve più pronunciate specialmente se in ombra e manovrare sempre con la massima delicatezza.

Quando si parte, tenere il finestrino laterale aperto almeno di un paio di centimetri, serve per far lavorare meglio l’impianto di riscaldamento, aumentare la ventilazione ed evitare l’appannamento. Poi, finché il motore non raggiunge la giusta temperatura d’esercizio, mantenere un regime di giri contenuto, diciamo che conviene

passare al rapporto successivo prima che l’ago del contagiri arrivi a metà corsa. Buona norma è anche utilizzare sempre un rapporto più alto, riduce lo slittamento in accelerazione. In frenata, invece, va privilegiato il freno motore, questo permette di evitare il bloccaggio causato dai freni. E ricordate: parcheggiando sotto agli impianti di risalita, evitate di attivare il freno a mano, potrebbe congelare. Casomai dovesse capitare, lasciando l’auto accesa da ferma per qualche minuto si dovrebbe risolvere il problema.







## Sci in sicurezza

**C**ome caricare l'attrezzatura più ingombrante? Pure su auto lunghe e capienti può diventare necessario utilizzare un portasci, invece di caricare tutto nel bagagliaio; questo evita anche di sporcare gli interni dell'auto quando si deve rientrare dopo una giornata sulla neve. Quindi un portasci diventa un accessorio fondamentale ma non sono tutti uguali. I più pratici ed economici sono quelli magnetici,

purché omologati. Il rischio di perderli per strada non c'è se si mantengono i limiti di velocità e si seguono con attenzione le istruzioni per l'utilizzo però lo sporco sotto alla ventosa potrebbe strisciare la vernice del tetto. In alternativa ci sono quelli fissi: per molte auto, i costruttori realizzano portasci specifici che sono la soluzione da preferire, anche se la meno economica. Oppure, ci sono gli universali che si montano sulle barre portatutto dell'auto; questi hanno anche il vantaggio di restare

utili anche quando si cambia l'auto. Una raccomandazione: gli sci vanno rivolti in senso contrario rispetto a quello di marcia, proprio per evitare che il supporto venga messo sotto sforzo dall'impatto con l'aria della superficie curva delle punte. Risolvono ancora più problemi ed offrono maggiore capacità di carico i box portabagagli da montare sul tetto: costano più delle altre soluzioni ma diventano utili anche per le vacanze estive, non solo per la settimana bianca.

## Via il sale

**U**na volta tornati a casa dalla giornata sulla neve o dalla settimana bianca, non è ancora il momento per riposarsi perché dalle strade innestate l'auto si porta a casa un ricordo che può avere conseguenze nefaste: il sale usato per prevenire il ghiaccio sull'asfalto. Lasciarlo depositato sull'auto può rovinare in modo irrimediabile alcune componenti vitali. Quindi un bel lavaggio è d'obbligo e conviene passare in un self service dove con la lancia si raggiungono parti difficili da pulire con i normali rulli e si può insistere con il getto lì dove il rischio di corrosione è maggiore. Per fare qualche esempio, meglio insistere con il getto d'acqua ad alta pressione sotto al paraurti anteriore per lavare via il



sale al meglio dal radiatore ma anche freni e sospensioni meritano qualche attenzione in più. Passaruota e sottoscocca sono le parti dove più si deposita il sale ma, essendo ricoperte da una vernice protettiva, una passata è sufficiente. Meglio utilizzare un paio di gettoni in più all'autolavaggio piuttosto che dover sostituire un radiatore bucato.



## Gli indispensabili

### DA AVERE IN AUTO

Per far fronte ad alcune delle insidie tipiche dell'inverno, conviene avere a portata di mano alcuni semplici accessori che possono far la differenza da un semplice guaio ad un guaio che ci fa restare a piedi.

- Cavi per l'accensione
- Raschiaghiaccio
- Sbrinatori per le serrature
- Guanti impermeabili
- Antigelo per il lavavetri
- Tessuto isolante per il parabrezza





Mini JCW Cabrio

## Mini scopre anche la JCW

Stesso quattro cilindri 2,0 litri turbo da 231 Cv per la variante scoperta della John Cooper Works che offre prestazioni di assoluto spessore anche a cielo aperto

**A**rriverà in concessionaria giusto in tempo, o quasi, per la bella stagione la nuova variante scoperta della Mini più potente a listino. Parliamo della John Cooper Works Cabriolet equipaggiata con il medesimo 2,0 litri quattro cilindri TwinPower Turbo da 231 Cv e 320 nm di coppia massima della variante a tre porte, anche in questo caso abbinato di serie a un cambio manuale a sei rapporti o, a richiesta, a un cambio Steptronic sportivo sempre a sei rapporti. Malgrado il leggero aggravio di peso rispetto a quest'ultima, la variante cabrio pesa a vuoto 1.310 kg, il

classico 0 - 100 km/h è comunque assolto in soli 6,6 secondi con il cambio manuale, il passaggio 80 - 120 km/h richiede soli 6,1 secondi e raggiunge una rispettabilissima punta massima di 242 km/h. In realtà questa nuova variante porta con sé una piccola primizia: la capote in tessuto è per la prima volta ad azionamento elettrico e, semplicemente premendo un pulsante, il soft top si apre e si chiude in circa 18 secondi. Potete azionare il comando anche durante la guida, ma solo sino a una velocità di 30 km/h, mentre la funzione di tetto scorrevole è attivabile a qualsiasi velocità. Sempre in tema di capote, per la prima

La verniciatura Rebel Green è specifica solo per la Mini JCW Cabrio, così come la capote con la Union Jack, disponibile come optional.







volta potete optare per quella con il motivo Union Jack tessuto, come vedete in foto. La nuova arrivata non fa poi davvero nulla per dissimulare la sua anima racing con paraurti sportivi, quello anteriore vede due prese d'aria laterali aggiuntive al posto dei tradizionali fendinebbia delle altre varianti, cerchi in lega specifici da 17 pollici nel design Track Spoke, optional ci sono anche quelli da 18", minigonne, doppio terminale di scarico centrale, fari a led con indicatori di direzione bianchi e luci posteriori sempre a led e, a richiesta, una verniciatura "rebel green" disponibile esclusivamente proprio per i modelli John

Cooper Works. Nel caso in cui decidiate di viaggiare a viaggiare a cielo aperto, la capacità del bagagliaio passa dai 215 litri standard, circa il 25% in più della precedente versione, a soli 160 litri. Rispetto alle altre Mini cabrio, sulla versione più potente troviamo inoltre molti equipaggiamenti specifici come i sedili sportivi con poggiatesta integrati John Cooper Works rivestiti in pelle, il battitacco JCW, il volante sportivo, sempre rivestito in pelle, a tre razze con bilancieri del cambio Steptronic integrati e una grafica specifica per la strumentazione centrale solo per citarne alcuni. **A**

Il volante sportivo a tre razze in pelle è di serie, così come i sedili sportivi con poggiatesta integrati e la grafica specifica dell'indicatore centrale.







Jaguar XF

## Brillante integrale

Da primavera la berlina di prestigio della Casa inglese si arricchisce con il debutto delle versioni a quattro ruote motrici AWD, già disponibili sulle V6 a benzina, anche in abbinamento al raffinato motore turbodiesel Ingenium di 2,0 litri e 180 Cv. Cambio solo automatico a 8 rapporti

**J**aguar ha arricchito la gamma della berlina Jaguar XF con la disponibilità delle versioni a trazione integrale in abbinamento al raffinato motore turbodiesel Ingenium a 4 cilindri 2.0 da 180 Cv. Il sistema, disponibile anche per i V6 a benzina 3,0 litri da 340 e 380 Cv, è lo stesso montato sulla nuova Suv F-Pace, secondo la Casa inglese consente di mantenere il feeling di guida della trazione posteriore, ricorrendo all'integrale, grazie al sistema elettronico di gestione, soltanto quando l'aderenza non è ottimale: le informazioni raccolte dall'Adaptive Surface Response consentono alla vettura di valutare in tempo reale il grip disponibile, provvedendo automaticamente a modificare nel modo più opportuno le regolazioni del motore e delle sospensioni. Più in dettaglio il sistema AWD Jaguar con torque on demand dispone dell'Intelligent Driveline Dynamics (IDD), una tecnologia di gestione di ultima generazione sviluppata interamente in casa. Lanciato sulla F-TYPE AWD, l'IDD offre il carattere e l'agilità

**Il sistema di trazione integrale in dotazione alla XF è lo stesso che equipaggia la nuova Suv F-Pace.**

della trazione posteriore, con la possibilità di trasferire esattamente la giusta quantità di coppia all'asse anteriore quando necessario, massimizzando le prestazioni e i benefici dinamici della trazione supplementare.

Il risultato è un notevole bilanciamento della vettura anche nelle guida su fondi stradali a precaria aderenza. L'IDD è integrato nel ripartitore e può applicare strategie di controllo predittive e preattive, così come un controllo reattivo. L'IDD è anche collegato in rete con il Dynamic Stability Control (DSC), con il sistema di distribuzione della coppia e con il Jaguar Drive Control. Se l'IDD prevede che l'asse posteriore si stia avvicinando al limite di trazione disponibile, la coppia verrà trasferita all'asse anteriore. La coppia può anche essere trasferita all'asse anteriore per contribuire a ridurre il sovrasterzo nelle curve veloci, provvedendo a smorzare l'imbardata. La XF AWD equipaggiata con il 2,0 litri a gasolio da 180 Cv e con il V6 di 3.0 da 340 e 380 Cv sarà disponibile solo con il cambio automatico a 8 marce. Per la td





da 180 Cv in versione integrale la Casa dichiara un consumo medio di 4,9 l/100 km. La velocità massima è di 222 km/h con accelerazione da 0 a 100 in 8,4 secondi. La coppia massima di 430 Nm del motore Ingenium da 180 Cv, una delle più elevate della categoria, viene erogata ad appena 1.750 giri al minuto, offrendo una notevole accelerazione ai medi regimi e brillanti prestazioni nella guida di tutti i giorni. Per le XF equipaggiate con trazione integrale AWD, la tecnologia dell'Adaptive Surface Response (AdSR) è in

grado di replicare le modalità Pioggia, Ghiaccio, Neve del Jaguar Drive Control e ottimizzare la mappatura dell'acceleratore, del cambio automatico e del sistema DSC a seconda del tipo di superficie stradale. Sviluppato a partire dalla premiata e rinomata tecnologia Terrain Response di Jaguar Land Rover, l'AdSR assicura che il veicolo sia configurato per sfruttare appieno la trazione disponibile, migliorando la sicurezza del guidatore anche nelle condizioni più difficili, come ad esempio le strade coperte da ghiaccio. **A**

**Sopra, alcuni particolari stilistici della nuova XF 2.0 d AWD: la scritta posteriore, i gruppi ottici anteriori e i cerchi in lega. Su strada la 2.0 d AWD scatta da 0 a 100 in 8,4 secondi.**







Hyundai

# Amica dell'ambiente

Debutta a Ginevra la Ioniq, una nuova berlina ecologica concepita per ospitare tre differenti tipi di alimentazione: ibrida, ibrida plug-in oppure solo elettrica. La prima a esordire sarà l'ibrida equipaggiata con motore 1.6 GDI a benzina abbinato a un propulsore elettrico

**E'** il primo modello ecologico globale di Hyundai e verrà proposto come una vera e propria "tre-in-uno", visto che Hyundai venderà la Ioniq sia come un ibrido puro, sia come ibrida plug-in e infine come elettrica o EV. La prima versione a debuttare dovrebbe essere la variante ibrida, che anche esteticamente si presenta come una diretta concorrente della Toyota Prius. L'abitacolo come appare da un'altra immagine ufficiale, è quello tipico della più recente Hyundai, ma con alcuni accenti di blu, mentre è disponibile un nuovo volante a fondo piatto e un quadro strumenti digitale. La gamma Ioniq nasce da una precisa scelta strategica, quella di equipaggiare un singolo modello con differenti propulsori: ibrido, 100% elettrico ed ibrido plug-in. Una vera premiare mondiale, con la Ioniq con motore ibrido 1.6 GDI benzina/elettrico scelta come la prima versione a giungere sul mercato internazionale. Il propulsore utilizzato per la nuova Ioniq ibrida è il nuovo 1,6 litri GDI serie "Kappa", sviluppato esclusivamente per i motori ibridi della Casa coreana, in grado di combinarsi perfettamente con l'inedita unità motrice elettrica. Erogano rispettivamente una potenza massima di 105 Cv (1.6 GDI) e 43.5 Cv (motore a magneti permanenti). In particolare, il nuovo 1.6 GDI raggiunge la miglior efficienza termica al mondo (40%). Testata e blocco motore sono ora distinti e separati per ottimizzarne il raffreddamento, mentre l'impianto d'iniezione diretta GDI ad alta pressione (200 bar) sfrutta inediti iniettori a 6 ugelli, ottimizzando ulteriormente il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub>. Accanto a questo, vi è un'altra novità assoluta impiegata sulla Ioniq - rappresentata dalla batteria ai polimeri di litio ad alta capacità: regala prestazioni

eccezionali sia durante l'utilizzo che in fase di ricarica, ottimizzando il proprio contributo al motore durante la marcia e rigenerando rapidamente la carica necessaria. A gestire la potenza a disposizione è demandata la trasmissione DCT (doppia frizione), che esalta il piacere di guida della Ioniq grazie ad un'efficienza ai vertici della categoria (95,7% di trasmissione della potenza). Tutto ciò si traduce, per il proprietario, in una risposta rapida della vettura ad ogni necessità: ma anche e soprattutto in accelerazioni fluide, cambi-marcia regolari ed una dinamica di guida destinata a far apprezzare l'efficienza e i benefici della propulsione ibrida. Sotto l'originale design a cinque porte, Ioniq cela un telaio creato appositamente per ospitare tre differenti propulsori a basse emissioni. Si tratta di una struttura realizzata per il 53% in AHSS (Acciaio Avanzato ad Alta Resistenza), sapientemente abbinato al leggero alluminio: complessivamente, questa scelta ha fatto risparmiare 12.6kg (45%) nella produzione di componenti non strutturali come il cofano, il portellone posteriore ed altri elementi delle sospensioni. Nelle aree dove è invece necessario assorbire al massimo l'energia sprigionata in caso d'urto od incidente, è stato impiegato acciaio ad alta resistenza di ultimissima generazione. Questa nuova Hyundai fa delle maneggevolezza un punto di forza, con un comportamento dinamico che rende la Ioniq differente da ogni altra concorrente. Una guida reattiva e stabile in curva resa possibile dal posizionamento più basso e spostato verso l'asse anteriore delle batterie, per ottenere un baricentro il più basso possibile. Naturalmente, alla maneggevolezza di guida della Ioniq offre un valido contributo anche la sospensione posteriore Multilink con doppio braccio inferiore. **A**

La Ioniq, in alto, è una berlina compatta cinque porte. Più a sinistra la plancia che riprende il design delle Hyundai di ultima generazione.



Honda HR-V

## Sicura e protettiva

Protagonista del mese di febbraio, la compatta crossover della Casa giapponese

A destra, il nostro tester: si chiama Samuele Mutton, è nato nel 1980 e vive in provincia di Treviso.

**H**onda HR-V arriva direttamente dal Giappone dove ha già conquistato un buon primato di vendite. Classificata come SUV per la sua somiglianza alla sorella più grande CR-V, questa compatta crossover dalle linee slanciate è ora in vendita anche in Europa, per ora solo nella versione 2 ruote motrici e in 2 motorizzazioni, un 1,6 litri Diesel da 120 Cv e un 1,5 litri benzina da 130 Cv, quest'ultimo opzionabile con il rinomato cambio automatico CVT di Honda, versione tra l'altro oggetto del mio test.

Salendo, nei suoi 4,3m di lunghezza per 1,6 di altezza si nota subito che gli spazi non mancano, infatti il vano di carico con 5 passeggeri a bordo è di 470 litri mentre abbattendo i sedili posteriori, si arriva ad un volume di 1.533 litri su un unico piano. A bordo non si può non

notare la cura degli interni, i comandi del climatizzatore, in versione touch, sono di contorno a un monitor 7 pollici multifunzione con tecnologia a sfioro, che dà la possibilità di accedere ai svariati servizi che Honda offre oltre che naturalmente connettersi al mondo esterno.

Alla guida ci si sente sicuri e protetti: sarà la sua forma muscolosa, ma la seduta alta offre un'ottima visibilità, HR-V inoltre, nelle versioni Elegance e Executive è attrezzata di un pacchetto d'assistenza alla guida 'ADAS'; sensori radar, videocamere anteriori e posteriori aiuteranno fornendo un'allarme di collisione frontale (FCW), il limitatore di velocità (ISL)



abbinabile anche con il (TSR) sistema di riconoscimento della segnaletica stradale, l'allarme di cambio corsia (LDW), e il sistema di gestione automatica dei fari abbaglianti (HSS); è invece di serie su tutti i modelli, il sistema di frenata attiva in città (City-Brake-Active System) il quale a velocità inferiori di 32Km/h azionerà automaticamente il sistema frenante nel caso avverta un imminente rischio di collisione.

Sui sedili posteriori, 2 persone anche per lunghi viaggi stanno a loro agio: lo spazio per le gambe è abbondante, mentre il terzo posto purtroppo, come nella maggior parte di veicoli, è un po' trascurato, anche se pur sempre comodo.

Viaggiare con quest'auto quindi è veramente rilassante, unica cosa che mi ha lasciato un po' perplesso, è stata la potenza del motore che per motivi di strade e tempo non ho potuto sfruttare al meglio, pur avendo la possibilità di 'sganciare' il cambio automatico e di usarlo in modalità sequenziale con comandi al volante, quindi tirar fuori l'animo sportivo che Honda ha voluto offrire in questo veicolo nel rispetto delle emissioni e dei consumi dichiarati. **A**







# Prove su

- 64 **OPEL ASTRA**  
CDTi 136 Cv Innovation
- 76 **PEUGEOT 308 GTI**  
270 Cv
- 86 **RANGE ROVER EVOQUE**  
TD4 180 Cv HSE Aut. Dynamic
- 94 **SKODA SUPERB WAGON**  
2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition
- 102 **HONDA JAZZ**  
1.3 Elegance Navi ADAS



94  
Skoda Superb  
Wagon

102  
Honda  
Jazz





64  
Opel Astra

86  
Range Rover  
Evoque



# strada

76  
Peugeot  
308 GTi





PROVA SU STRADA

**Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation**

# A cuor leggero





Un motore più potente e un lavoro certosino di alleggerimento fanno della nuova media tedesca una delle vetture più efficienti della classe. Consumi da record, ottima guidabilità, ma anche prestazioni di tutto rispetto in rapporto alla cilindrata di soli 1,6 litri

di Fabio Suvero foto di Thomas Maccabelli

#### IDENTIKIT

**CILINDRATA**  
1.598 CC

**VELOCITÀ MAX\***  
208,9 KM/H

**0-100 A 100**  
8,974 SEC

**PERCORRENZA MEDIA\***  
17,8 KM/L

**PREZZO**  
25.500 EURO

\* Dati rilevati

#### PRO&CONTRO

**PRO**  
FRENATA  
**CONTRO**  
MOTORE RUMOROSO  
A FREDDO





PROVA SU STRADA

## Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation







## Le ruote da 17" non fanno più notizia, ma la possibilità di richiedere i fari a led rappresenta un valore aggiunto in questo segmento

**S**i capisce già dall'estetica che la nuova nata ha davvero poco da spartire con la già apprezzata versione precedente, ma anche la meccanica e le dotazioni dell'ultima nata segnano un deciso passo in avanti che la posiziona a livello delle rivali più accreditate in un segmento tra i più competitivi del mercato. Basi pensare che il nuovo motore td di 1,6 litri è praticamente imbattibile nel rapporto prestazioni/consumi, ma anche l'equazione prezzo/qualità/dotazioni fornisce un risultato difficile da replicare da parte della concorrenza, che negli ultimi anni ha inseguito più lo stile e le dotazioni elettroniche piuttosto che non la difficile strada del contenimento del peso.

### Come è fatta

I sedili avvolgenti e ampiamente regolabili in ogni direzione, il piccolo volante in posizione verticale e la corta leva del cambio fanno sentire perfettamente

integrati alla guida di una vettura molto facile da assimilare fin dai primi chilometri. Aiutano anche la semplicità dell'abitacolo e la logica ineccepibile con cui i comandi sono dislocati lungo la plancia, con l'ormai immancabile schermo touch screen molto intuitivo da gestire e completato da una serie di tasti fisici per richiamare immediatamente le funzioni di più frequente utilizzo. Non manca un portaoggetti protetto da una chiusura a saracinesca sul tunnel, mentre sulla consolle, immediatamente sotto i comandi dell'impianto di climatizzazione, è stato ricavato un incavo per trattenere uno smartphone o anche un più comune telefono cellulare. Nonostante le dimensioni esterne leggermente inferiori rispetto al modello precedente, l'abitabilità soddisfa sia davanti sia dietro, dove il pavimento pressoché piatto e il divano non eccessivamente sagomato non creano disagi quando si ha la necessità di viaggiare in cinque. Volendo essere pignoli si potrebbe muovere qualche critica nell'accessibilità posteriore a causa del padiglione discendente verso la coda, ma si tratta di un dettaglio, esattamente come il piccolo tasto dell'hazard in prossimità del passeggero, non immediato da individuare in caso di pericolo. Pur non spiccando in termini di capacità, il vano di

Sia i proiettori anteriori sia i gruppi ottici posteriori possono essere arricchiti con la tecnologia a led, con un sovrapprezzo rispettivamente di 1.300 e 200 euro. Per l'allestimento Innovation, le ruote in lega da 17 pollici a 5 razze sdoppiate sono di serie.



PROVA SU STRADA

## Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation







carico si fa invece apprezzare per la forma regolare e l'apprezzabile sviluppo in altezza, con l'unico limite del piano non perfettamente liscio quando si reclinano gli schienali posteriori e la capienza cresce da 370 a 1.210 litri.

#### **Tecnica e sicurezza**

La riduzione del peso è stato uno degli obiettivi prioritari dei progettisti, e il risultato si può sintetizzare in una cura dimagrante che va da un minimo di 120 kg fino a 200 a seconda della versione. La scocca nuda è stata infatti alleggerita del 20% (da 357 a 280 kg), mentre altri 50 kg sono stati risparmiati con l'impiego di acciai leggeri, ricorrendo a telai ausiliari più compatti e lavorando su sospensioni e freni, con questi ultimi che, dovendo rallentare

una massa inferiore, pesano 10 kg in meno. Altri accorgimenti hanno riguardato l'accorciamento dello sbalzo anteriore e di quello posteriore e la diversa linea di scarico, ma anche l'accoppiata cerchi/pneumatici ha ridotto la massa complessiva fino a 11,5 kg, mentre i nuovi sedili anteriori hanno assicurato un ulteriore risparmio di 10 kg. Modificato anche il motore turbodiesel di 1,6 litri, dalla potenza di 136 Cv e accreditato di emissioni di Co<sub>2</sub> inferiori ai 100 g/km. Per quanto riguarda la sicurezza, le dotazioni si sono ulteriormente arricchite, con una serie di dispositivi tra cui spiccano il riconoscimento dei cartelli stradali, l'avviso di involontario cambio di corsia, quello di rischio di tamponamento e quello dell'approssimarsi di eventuali veicoli nel cosiddetto angolo cieco degli specchietti retrovisori. Tra gli optional figurano poi

**Volante in posizione verticale e sedili avvolgenti ben allineati alla pedaliera confezionano un posto guida ideale**



**FACCIA A FACCIA CON LE CONCORRENTI**

(dati dichiarati)

Marca/modello	N° Cilindri/pot.	Cilindrata (cc)	Potenza massima (cv)	Coppia massima (Nm)	Vel. massima (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec)	Consumo urbano (km/l)	Consumo extraurb. (km/l)	Consumo medio (km/l)	Lunghezza (cm)	Larghezza (cm)	Altezza (cm)	Capacità carico min./max. (kg)	Peso (kg)	Prezzo (Euro)	Automobilismo: prova pubblicata
<b>Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&amp;S Innovation</b>	<b>4 L</b>	<b>1.598</b>	<b>136</b>	<b>320</b>	<b>205</b>	<b>9,6</b>	<b>22,2</b>	<b>28,6</b>	<b>25,6</b>	<b>437</b>	<b>180,9</b>	<b>148,5</b>	<b>370/1.210</b>	<b>1.350</b>	<b>25.500</b>	<b>02/16</b>
Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDm-2 120 Cv Distinctive	4 L	1.598	120	320	195	10,5	20,0	28,6	25,6	435,1	179,8	146,5	350/1.150	1.310	26.150	---
Ford Focus 1.5 TDCi 120 Cv S&S Titanium X	4 L	1.499	120	270	193	10,5	23,3	29,4	26,3	436	182	147	363/1.148	1.343	25.500	---
Peugeot 308 BlueHDi 120 S&S Allure	4 L	1.560	120	300	196	11,6	23,3	31,3	27,8	425	180	145	420/1.300	1.260	24.700	---
VW Golf 1.6 TDI 110 Cv Comfortline 5p. B.M.Tech	4 L	1.598	110	250	195	10,5	22,2	29,4	26,3	426	179	144	343/1.233	1.299	25.000	---

anche il cruise control con limitatore di velocità, il sistema per il parcheggio automatico e la telecamera posteriore con schermo a colori.

**Su strada**

All'inizio lasciano un po' perplessi il ticchettio del motore a gasolio e la sua non eccelsa fluidità di funzionamento, poi, man mano che la temperatura del liquido refrigerante sale, i toni del 4 cilindri a gasolio si smorzano e si apprezza la generosa disponibilità di un motore che all'occorrenza sa essere molto progressivo nell'erogazione, ma quando si affonda il piede sull'acceleratore sfodera una grinta inaspettata. Del resto i numeri non smentiscono certo la sensazione che si prova al volante, sia per quanto riguarda la potenza rilevata al banco, di 140,1 Cv contro i 136 promessi dalla Casa, sia per un'accelerazione sensibilmente migliore rispetto a quella dichiarata, come testimoniano puntuali gli 8,974 secondi rilevati sullo 0-100 km/h in luogo dei 9,6" promessi dalla Casa. Di grande spessore anche la velocità massima effettiva che sfiora i 210 km/h, un dato davvero sorprendente anche in rapporto alla concorrenza, visto che, per esempio, un punto di riferimento come la VW Golf 2.0 TDI da 150 Cv con cambio a doppia frizione DSG stacca 8,54"

sullo 0-100 km/h e raggiunge 209,7 km/h di velocità massima. Una media turbodiesel di 1,6 litri con le prestazioni di un 2.000 cc quindi, ma caratterizzata da consumi non solo inferiori rispetto a quelli delle più efficienti 2 litri a gasolio, ma addirittura migliori dei meno potenti 1.600 cc, come conferma la percorrenza media rilevata di 17,8 km/litro, non solo molto più elevata nel confronto con i 14,4 km/litro della Golf 2.0 TDI, ma anche leggermente migliore in rapporto ai 17,6 km/litro della Peugeot 308 1.6 R-HDi da 115 Cv, un vero e proprio punto di riferimento sul fronte dell'efficienza. Parlando di numeri, una doverosa citazione meritano poi gli spazi di frenata, sempre ai vertici della classe, ma anche in tema di piacere di guida e sicurezza attiva la media tedesca si colloca a pieno titolo sul podio virtuale. Merito di un avantreno molto incline a cambiare rapidamente direzione, di uno sterzo pronto nella risposta a tutte le andature e di un cambio manuale dai rapporti ben scalati, oltre che molto morbido e rigoroso negli innesti delle 6 marce. Tralasciando la già accennata rumorosità del motore a freddo e in piena accelerazione, anche sul fronte del confort di marcia il giudizio finale è ampiamente positivo in virtù dell'abitacolo ben insonorizzato e della buona risposta delle sospensioni sullo sconnesso. **A**

La nuova Astra è molto curata nell'aerodinamica, con un CX di 0,285, ovvero 0,040 punti in meno rispetto al modello precedente. A destra, i sedili anteriori regolabili anche in altezza, il divano, accogliente anche per il terzo passeggero e il vano bagagli, molto sviluppato in altezza. A schienali reclinati si genera però uno scalino che compromette la regolarità del piano di carico.







## DOTAZIONI DI SERIE

Abs+Ebd
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Air bag (6)
Bracciolo centrale anteriore regolabile con vano portaoggetti
Cerchi in lega leggera 5 razze 17"
Chiusura centralizzata con telecomando
Cinture di sicurezza anteriori e posteriori con doppio pretensionatore
Climatizzatore automatico bi-zona
Comice finestrini e griglia anteriore cromate
Cruise control con limitatore
Fari fendinebbia
Hill Start Assist
Interior Light Pack
Luci freno adattive
Luci diurne a led
Montante centrale nero laccato
Navi 900 IntelliLink touch screen 8"+Bluetooth+Apple Car Play+Usb+Aux-In
Opel Eye
Opel OnStar chiamata emergenza+assistenza stradale+hot spot wi-fi
Predisposizione Isofix posteriore
Retrovisori esterni regolabili+riscaldabili+ripiegabili elettricamente
Rivestimenti in tecno pelle Morrocana e tessuto Athena
Sedili anteriori regolabili in 6 direzioni+supporto lombare lato guidatore
Sedili posteriori abbattibili 60/40
Sensori di parcheggio anteriori e posteriori
Sight&Light Pack sensore luci e pioggia+retrovisore fotocromatico
Sistema antisbandata Esp Plus con Traction Control Plus
Sistema di monitoraggio pressione pneumatici
Sistema Prs di sganciamento pedaliera in caso d'urto
Soglie battitacco Opel
Spoiler posteriore in tinta carrozzeria
Tasche su schienali sedili anteriori
Volante regolabile in pelle tre razze+comandi radio+telefono+cruise control

## DOTAZIONI OPZIONALI

<b>Advanced Park Assist II</b>	<b>620 euro</b>
Antifurto	355 euro
Barra Power Flex	90 euro
Cerchi in lega leggera 18"	450 euro
Diffusore aromi AirWellness per barra PowerFlex	50 euro
<b>Doppia porta Usb posteriore</b>	<b>40 euro</b>
Fari posteriori a led	200 euro
Gancio traino rimovibile	700 euro
Garanzia aggiuntiva Flex Care	da 350 a 750 euro
<b>IntelliLux led fari anteriori adattivi a led</b>	<b>1.300 euro</b>
Interni in pelle Siena II Jet Black	1.800 euro
Lettore Cd	150 euro
Open & Start sistema di accesso e avviamento senza chiave	350 euro
<b>Radio Dab+ ricevitore segnale digitale</b>	<b>100 euro</b>
Ruotino di scorta	150 euro
Ruota di scorta	200 euro
Versatility Pack sedili post. abbattibili 40/20/40+bracciolo post.	250 euro
Sedile guidatore AGR Wellness	500 euro
Sistema di riscaldamento rapido QuickHeat	275 euro
Supporto universale smartphone per barra PowerFlex	45 euro
Smoker Pack	55 euro
Telecamera posteriore	255 euro
Tetto apribile scorrevole	915 euro
Vernice Brilliant	350 euro
<b>Vernice metallizzata</b>	<b>670 euro</b>
Vetri posteriori oscurati	230 euro

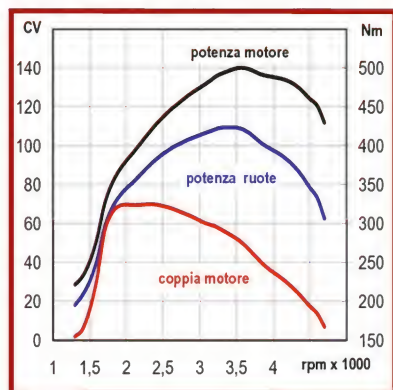
N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

**PREZZO DELLA VETTURA PROVATA 28.230 euro**



# I risultati del Centro Prove

## AL BANCO PROVA



Le curve di potenza e coppia ricavate durante la prova sul banco a rulli mostrano un andamento molto progressivo e lineare con una crescita costante da basso regime fino a raggiungere i valori massimi registrati, che sono un po' più alti di quanto dichiarato dalla Casa. Moderata la flessione una volta superato il regime ideale di sfruttamento. Abitacolo bene insonorizzato.

## POTENZA MASSIMA

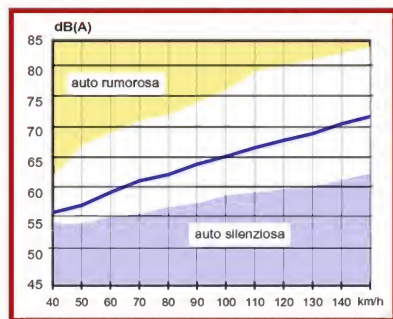
al motore: (Cv 136) Cv 140,1 a 3.580 giri/min  
alle ruote in V: Cv 109,4 a 3.400 giri/min

## COPPIA MASSIMA

Nm: (Nm 320) 325,1 a 2.340 giri/min

## RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 64,8 decibel  
a 130 km/h: 69,8 decibel  
a 150 km/h: 72,6 decibel  
a velocità massima (208,9 km/h): 80,9 decibel



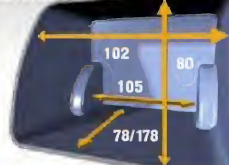
## LE MISURE ESTERNE (IN CM)



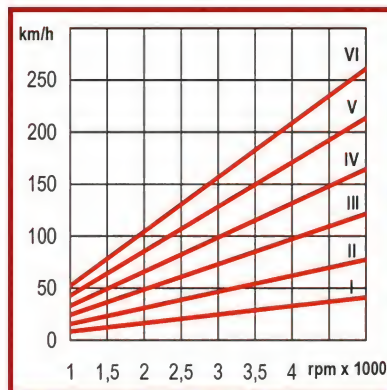
## LE MISURE INTERNE (IN CM)



## CAPIENZA 370/1.210 litri



## VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



## VELOCITÀ MASSIMA

In VI a 4.000 giri/min.  
valore medio 208,5 km/h  
valore massimo (km/h 205) 208,9 km/h

## ACCELERAZIONE

0-50 km/h 3,342 sec.  
0-70 km/h 5,085 sec.  
0-90 km/h 7,586 sec.  
**0-100 km/h (9,6 sec.) 8,974 sec.**  
0-130 km/h 14,836 sec.  
0-150 km/h 20,586 sec.  
0-400 metri 16,559 sec.  
Velocità d'uscita km/h 136,80  
**0-1.000 metri 30,360 sec.**  
Velocità d'uscita km/h 171,30

## RIPRESA IN V MARCIA

50-80 km/h 7,004 sec.  
80-100 km/h 3,570 sec.  
100-120 km/h 3,922 sec.  
120-140 km/h 4,941 sec.  
140-160 km/h 6,448 sec.  
160-180 km/h ---  
1.000 metri da 50 km/h 30,678 sec.  
Velocità d'uscita km/h 170,40

## RIPRESA IN VI MARCIA

80-100 km/h 4,878 sec.  
100-120 km/h 5,266 sec.  
120-140 km/h 6,172 sec.  
140-160 km/h 7,837 sec.  
160-180 km/h ---  
1.000 metri da 80 km/h 27,803 sec.  
Velocità d'uscita km/h 166,80

## FRENOTA

da 70 km/h 17,9 metri  
da 90 km/h 29,5 metri  
da 100 km/h 36,4 metri  
da 120 km/h 52,1 metri  
da 130 km/h 61,0 metri  
da 150 km/h 80,9 metri  
da 180 km/h 114,9 metri

## CONSUMI

Urbano 15,9 km/litro  
Extraurbano 20,8 km/litro  
Autostradale 16,8 km/litro  
**medio 17,8 km/litro**

## SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	46,4 km/h
90 km/h	85,1 km/h
130 km/h	124,2 km/h
150 km/h	143,5 km/h
215 km/h (velocità massima)	208,9 km/h

## PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totale 1,323,0 kg  
Asse anteriore 62,3% - 824,5 kg  
Asse posteriore 37,7% - 498,5 kg

## DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 11,38/10,96 metri

## CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura 19,4° C  
Pressione 983 hpa  
Umidità 65,5%  
Pneumatici Bridgestone Turanza  
225/45 R 17 91 V

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore





## IL VERDETTO

linea	<b>8,0</b>	E' cambiata parecchio rispetto al modello precedente, ma il design resta sempre piuttosto classico e convenzionale.
posto di guida	<b>8,0</b>	In breve tempo si raggiunge la posizione più congeniale, con lo schienale regolabile in modo continuo e la seduta registrabile anche in altezza.
ergonomia dei comandi	<b>8,5</b>	Tutte le funzioni sono intuitive da gestire, anche per quanto riguarda il sistema di infotainment touch screen integrato da tasti convenzionali.
efficienza climatizzatore	<b>8,5</b>	Impianto esente da critiche, soprattutto per quanto riguarda la stabilità nel mantenere la temperatura. Lento in caso di temperature basse.
abitabilità anteriore	<b>8,0</b>	Misure allineate a quelle delle rivali di riferimento che assicurano una sistemazione comoda per passeggeri di ogni statura.
abitabilità posteriore	<b>8,0</b>	Il padiglione discendente non facilita l'accessibilità, ma lo spazio soddisfa, anche in virtù dello scarso ingombro del tunnel sul pavimento.
capacità bagagliaio	<b>8,0</b>	La capienza dichiarata non figura ai vertici della classe, ma il vano è ben sfruttabile, oltre che discretamente sviluppato in altezza.
visibilità	<b>7,5</b>	Qualche zona d'ombra nella zona di coda non influisce certo su un giudizio comunque nel complesso soddisfacente.
motore	<b>8,5</b>	Pronto, generoso in termini di potenza e coppia, è un po' ruvido, soprattutto a freddo, quando risulta anche un po' rumoroso.
cambio	<b>9,0</b>	Innesti molto morbidi e precisi per un comando che non manifesta impuntamenti. Frizione non leggerissima da azionare.
sterzo	<b>8,5</b>	Sensibile e rigoroso a tutte le andature, è piuttosto servoassistito ma senza per questo risultare avaro di informazioni in velocità.
freni	<b>9,0</b>	Non sono solo gli spazi di arresto a spiccare, ma convincono anche modularità e resistenza alla fatica nell'uso prolungato.
tenuta di strada	<b>8,5</b>	Agile e reattiva, soddisfa anche nella guida più spigliata grazie soprattutto alla prontezza di risposta nei cambi di direzione.
stabilità	<b>8,0</b>	Molto difficile mandare in crisi il retrotreno, progressivo nelle reazioni anche in caso di brusco cambio di direzione in velocità.
accelerazione	<b>8,5</b>	Tempi molto buoni per una media 1.6 a gasolio, anche se accreditata di una potenza massima di 136 Cv (140,1 al banco).
ripresa	<b>8,5</b>	Nonostante gli ultimi rapporti piuttosto lunghi del cambio, la Astra guadagna rapidamente velocità in virtù della notevole coppia erogata.
velocità massima	<b>9,0</b>	Sfiorare i 210 km/h significa posizionarsi a livello delle migliori 2 litri td della classe: 209,7 km/h per la VW Golf 2.0 TDI da 150 Cv.
consumo urbano	<b>9,5</b>	Difficile trovare vetture di pari categoria migliori, anche scegliendo tra quelle meno potenti rispetto alla nuova Astra.
consumo autostradale	<b>9,5</b>	L'efficienza del motore e la cura aerodinamica si riassumono in un solo dato: 16,8 km/litro rilevati ad andatura stabilizzata.
confort	<b>8,0</b>	Un lieve rombosità del motore non intacca un quadro complessivo più che buono, anche per quanto riguarda la marcia sullo sconnesso.
dotazioni di serie	<b>8,5</b>	L'allestimento Innovation è molto ricco e include anche navigatore satellitare, cerchi in lega da 17" e sensori di parcheggio.
finiture	<b>8,0</b>	Migliorata la qualità di gran parte delle plastiche interne, ma anche assemblaggi e finiture non prestano il fianco a critiche.
prezzo	<b>8,0</b>	Rapporto qualità prezzo interessante alla luce della ricca dotazione di serie e della sofisticazione dei contenuti tecnici.
<b>8,4</b>		<b>votazione media</b>

### I DATI DELLA CASA

#### Motore

Ciclo Diesel, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta common rail, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore ossidante. - Potenza max 136 Cv (100 kW) da 3.500 a 4.000 giri/min. - Potenza specifica 85,1 Cv/litro (62,6 kW/litro). - Coppia max 320 Nm (32,6 kgm) da 2.000 a 2.250 giri/min. - Cilindrata 1.598 cc; alesaggio 79,7 mm; corsa 80,1 mm. - Circuito di raffreddamento n.d.; olio motore 5,5 litri. Alternatore 140 A, batteria 75 Ah.

#### Trasmissione

Trazione anteriore. Frizione monodisco a comando idraulico. Cambio manuale 6 marce. Rapporti: I° 3,820, II° 2,160, III° 1,350, IV° 0,960, V° 0,770, VI° 0,610. RM 3,550. Rapporto finale 3,650.

#### Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a ruote interconnesse, parallelogramma di Watt, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettrico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 7,5Jx17"; pneumatici 225/45 R 17. Ruota di scorta: kit di riparazione.

#### Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 48 litri.

#### Dimensioni e pesi

Passo 266,2 cm; carreggiata anteriore 154,8 cm; carreggiata posteriore 156,5 cm. - Lunghezza 437 cm; larghezza 180,9 cm; altezza 148,5 cm. - Peso in ordine di marcia 1.350 kg; a pieno carico 1.875 kg; rimorchiabile 1.500 kg. - Capacità bagagliaio 370/1.210 litri.

#### Prestazioni

Velocità massima 205 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 9,6 secondi. - Rapporto peso/potenza 9,9 kg/Cv (13,5 kg/kW). - Consumo urbano 4,5 litri/100 km (22,2 km/litro); extraurbano 3,5 litri/100 km (28,6 km/litro); combinato 3,9 litri/100 km (25,6 km/litro).

#### Prezzo base di listino

25.500 Euro - garanzia: vettura 2 anni/km illimitati - verniciatura 2 anni/km illimitati.



# PROVA SU STRADA - LA PROVA DEL LETTORE

## Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation

Anche questo mese le pagine di **Automobilismo** ci consentono di interagire con voi appassionati grazie alla nostra iniziativa "La prova del lettore",

che sta riscuotendo notevole successo. Per diventare tester per un giorno del nostro mensile è sufficiente inoltrare una mail indicando nome, cognome e numero di

telefono all'indirizzo di posta elettronica [provalettore@edisport.it](mailto:provalettore@edisport.it) e spiegare in sintesi le ragioni per cui siete così entusiasti del mondo auto. A.P.

### IL LETTORE

#### Christian Trabucchi

La prova della nuova Opel Astra, questo mese è appannaggio di un broker creditizio milanese 22enne che ci ha scritto mosso dalla sua passione per il mondo automotive, che lo accompagna fin dalla più giovane età. Oggi Christian guida un'Alfa Romeo MiTo, con la quale percorre circa 25.000 chilometri all'anno sia per i suoi impegni di lavoro sia per il tempo libero. Affascinato specialmente dal design dell'automobile, il nostro lettore predilige lo stile italiano, che ritiene essere all'avanguardia ma riconosce come la qualità e la solidità del prodotto tedesco siano di un livello superiore.

## QUALITÀ E RIGORE



**H**o una naturale predilezione per lo stile italiano, che ritengo sia tutt'oggi quello che meglio comunica il concetto di "bello" per quanto riguarda l'estetica di una vettura. Le nostre automobili esprimono uno spiccato senso di dinamicità e modernità che secondo me è difficilmente uguagliabile dalle altre Case europee, americane o asiatiche. E mi riferisco al look delle macchine di grande produzione, quelle che devono raggiungere elevati numeri di vendita. Proprio come questa Opel Astra che esce dagli schemi perché, a parte la tinta della carrozzeria che non mi piace (a questo azzurro avrei preferito un bel nero metallizzato), la vettura è bella, per certi versi sportiva grazie alla sua fiancata sinuosa ma dalle proporzioni equilibrate. Più in dettaglio, trovo che la porzione meglio riuscita sia proprio la zona dell'avantreno, con il cofano spiovente, i fanali rastremati e il parabrezza raccordato alla carrozzeria. Il padiglione prosegue quasi senza soluzione di fine e si chiude nella coda spiovente, forse la parte meno personale della vettura ma gradevole a livello estetico. Una volta a bordo si percepisce la qualità e razionalità tedesca. I

materiali plastici e i rivestimenti dei sedili sono robusti e perfettamente assemblati, tutti i comandi sono a portata di mano e di facile utilizzo. Il touch screen a centro plancia, permette di comandare quasi tutte le funzioni di bordo, è ampio e molto sensibile al tatto e il sistema infotainment è dotato della moderna tecnologia Car Play per connettere lo smartphone e utilizzarne tutte le applicazioni già installate. Menzione speciale al volante, che offre un'impugnatura perfetta per spessore della corona e piacere nello stringerlo fra le mani. I sedili offrono un buon contenimento anche se la zona lombare rimane un po' troppo incassata per i miei gusti nonostante il tentativo di trovare la migliore regolazione possibile. Lo spazio a bordo è ampio, sia davanti sia dietro. In tal senso, ritengo che il quattro cilindri millesei TD da 136 Cv e 320 Nm rappresenti un buon compromesso. Le prestazioni sono apprezzabili ed espresse in maniera lineare con una spinta energica che consente di muoversi sia in fase di sorpasso sia di allungo su strade più scorrevoli. La macchina è reattiva al comando dell'acceleratore e si lascia condurre facilmente, è concreta su strada con reazioni sempre sincere anche forzando un po' la mano. Le sospensioni filtrano le sconnessioni stradali ma permettono di conservare il giusto feeling di guida, aiutate da uno sterzo abbastanza comunicativo. L'Astra offre una guidabilità precisa, con traiettorie regolari, senza bisogno di correzioni. Il cambio manuale a sei rapporti è scalato perfettamente oltre a portare in dote una leva ergonomica, innesti definiti e ben contrastati. L'impianto frenante è efficace anche se sollecitato, forse il pedale ha una corsa lunga ma rimane modulabile e l'intensità della frenata è proporzionale alla pressione esercitata sul comando. Se dovessi dare un voto alla nuova Astra le assegnerei un bell'otto perché rispetchia tutto quanto un cliente si aspetta da una Opel e cioè robustezza, razionalità, buone doti di guida e oggi anche un look moderno. Il prezzo di questa versione, però, è abbastanza elevato in rapporto alla dotazione di accessori che monta di serie. Detto questo, sarei disposto a spendere qualche cosa di più ma per averla full optional e in linea con i miei desideri. **A**





Magazine

Internet

Tablet

Smartphone

BARCHINE DA LAVORO

&gt; Vela e MOTORE

BARCA  
per tutti

MOTOCICLISMO

Fuori

MOTO  
LUGLIOGli speciali di  
MOTOCICLISMO

TENNIS

RUNNER'S

Men'sHealth

automobilismo  
LUGLIO

Automobilismo

eVO

catamarani.velaemotore.it - www.velaemotore.it

ED € 6,00  
FEBBRAIO 2016  
mensile - anno 94

# Vela e MOTORE

IN VENDITA ANCHE SU



## PASSIONE FISHERMAN

Guida alla scelta  
con i consigli  
per pescare  
dalla barca

**SALONI** METS, PARIGI, BERLINO  
60 novità in anteprima

## IL NOSTRO TEST

### Wauquiez 48 PS

un blue water per  
navigare dove vuoi

## ABBIAMO PROVATO

- ✓ Wauquiez 48 Pilot Saloon
- ✓ Comet Cat 37
- ✓ Dominator 800
- ✓ Ranieri Cayman 26 ST
- ✓ Selva Emotion Line 570
- ✓ Quicksilver Arvor 810
- ✓ Boston 240 Dauntless



**OGNI MESE IN EDICOLA, TUTTI I GIORNI ON LINE**

WWW.VELAEMOTORE.IT

ED  
EDISPORT



PROVA SU STRADA

## Peugeot 308 GTi 270 Cv



# ramp



**IDENTIKIT****CILINDRATA**  
1.598 CC**VELOCITÀ MAX\***  
249,7 KM/H**DA 0 A 100**  
6,002 SEC**PERCORRENZA MEDIA\***  
13,0 KM/L**PREZZO**  
35.150 EURO

\* Dati rilevati

**PRO&CONTRO****PRO**

FRENATA

**CONTRO**CORSA LUNGA DELLA  
LEVA DEL CAMBIO

Sembra quasi una 308 come le altre, ma sotto il cofano c'è il motore 1.6 turbo da 270 Cv della RCZ R. Non sono solo i 6" rilevati nello scatto da 0 a 100 km/h e i 250 km/h di velocità massima a sorprendere, ma anche un assetto talmente piatto e reattivo da adattarsi perfettamente alla pista

Fabio Suvero foto Lorenzo Marcinno

# Leone ante



**Nonostante la potenza specifica di circa 170 Cv/l, il motore Euro6 vanta emissioni di CO<sub>2</sub> al vertice della classe: 139 g/km**







## PROVA SU STRADA Peugeot 308 GTi 270 Cv

**L'**estetica non si fa notare troppo, ma i 270 Cv che stanno sotto il cofano scalpitano ad ogni pressione del gas. Il motore ha infatti coppia da vendere ai bassi regimi, allunga fino a quasi 7.000 giri e, accoppiato ai rapporti ravvicinati del cambio manuale a 6 marce, assicura accelerazioni di tutto rispetto, anche grazie al differenziale autobloccante che non crea troppi problemi nel trasmettere tutta questa "cavalleria" attraverso le ruote anteriori. La sportiva francese non impone poi eccessivi sacrifici dal punto di vista del confort, penalizzato solo dalla taratura molto rigida delle sospensioni, che assicura però un comportamento talmente gratificante in curva da non disdegnare qualche gradevole digressione in pista.

### Come è fatta

Si distingue dalle 308 normali senza farsi notare troppo la GTi, impreziosita dal generoso estrattore d'aria posteriore associato a due grossi terminali di scarico, oltre che dai bellissimi cerchi da 19" e da qualche appendice aerodinamica appena accennata. Nell'abitacolo sono invece i sedili sportivi griffati Peugeot Sport a catturare immediatamente l'attenzione; sono in posizione un po' troppo rialzata ma vantano una regolazione molto precisa degli schienali. Come per le altre Peugeot di recente produzione, i pareri relativi alla posizione di guida sono contrastanti: chi ama regolare in basso il volante apprezzerà il suo diametro ridotto che evoca il mondo delle corse, mentre quelli che prediligono una posizione più rialzata del piantone di sterzo lamenteranno il fatto che la corona del volante oscurerà parte della strumentazione, collocata in alto per non distogliere l'attenzione dalla guida. Così come un po' di abitudine richiede la gestione dell'impianto di climatizzazione completamente affidata allo schermo tattile al centro della plancia, visto che gli unici tasti fisici sono di fatto quelli per regolare il volume della radio, attivare il lunotto termico, la chiusura centralizzata e i lampeggiatori di emergenza. Dietro la leva del cambio ci sono comunque anche il pulsante per avviare e arrestare il motore, oltre a quello Sport, che una volta premuto cambia anche la colorazione della strumentazione da bianca a rossa; appaiono inoltre delle indicazioni supplementari che informano su pressione di sovralimentazione e dati di potenza e coppia erogati.

### Tecnica e sicurezza

Sotto il cofano della 308 più potente a listino si trova lo stesso motore della RCZ R, caratterizzato da una potenza specifica di circa 170 Cv/litro e sottoposto a numerose modifiche meccaniche a favore di prestazioni



# PROVA SU STRADA Peugeot 308 GTi 270 Cv



Il pilota



## Precisa e divertente

Sin dalle prime curve del Circuito Tazio Nuvolari emerge cristallino il lavoro di messa a punto svolto dalla Peugeot Sport; rispetto alla GT da cui deriva noto un carattere ben più aggressivo. Il motore eroga 270 Cv a 6.000 giri con una coppia di 300 Nm disponibile tra i 1.900 e i 5.000 giri: energico in basso, è dotato di un buon allungo per la tipologia di propulsore e non trovo traccia di turbo lag. Vista l'ampia forchetta di giri utilizzabili, nella parte più guidata della pista posso concentrarmi sulle traiettorie migliori senza dover ricorrere continuamente al cambio manuale a sei rapporti. Comando che risulta comunque preciso negli innesti e con una buona rapportatura, avrei soltanto preferito una corsa della leva più breve. L'assetto è tendenzialmente neutro e l'auto risulta sempre facile anche con l'Esp completamente disabilitato, buona la capacità di assorbimento dei cordoli, così come la precisione dell'avantreno in percorrenza di curva. Notevole la trazione in uscita assicurata dal differenziale autobloccante Torsen con slittamento limitato al 35% e dalle gomme 235/35 Michelin Pilot Super Sport montate su cerchi da 19 pollici. In inserimento il posteriore è misurato e copia diligentemente la traiettoria impostata, in questo frangente una reattività maggiore con un accenno di sovrasterzo è auspicabile per far voltare più velocemente l'auto e rendere la guida più gratificante. Lo sterzo è ottimamente tarato, accurato e diretto mi permette di capire con precisione cosa fanno le ruote anteriori. Consistente l'impianto frenante Alcon con dischi in acciaio baffati da ben 380 mm all'anteriore e 268 mm al posteriore, il bite iniziale è rassicurante con una piacevole solidità del pedale che non viene meno neppure dopo svariati giri, ben regolato l'Abs. Anche a bordo si respira l'aria Peugeot Sport, la posizione di guida è corretta anche grazie ai sedili anatomici in Alcantara ed il volante sportivo può vantare una perfetta impugnatura; peccato soltanto che nasconda parte del cruscotto.

Tommy Maino







e affidabilità. Il monoblocco è infatti stato rinforzato adottando un particolare trattamento termico, il turbocompressore twin scroll è più grande e impiega una wastegate specifica, i collettori di scarico in acciaio sono stati ridisegnati e i pistoni forgiati sono raffreddati da 2 ugelli che inviano olio in pressione. Anche le bielle sono state irrobustite e associate a cuscinetti rivestiti in polimero, così come i bulloni delle bielle stesse sono rinforzati. Come per la RCZ R non manca il differenziale autobloccante Torsen per ottimizzare la trazione, mentre l'assetto beneficia di molle a ammortizzatori irrigiditi, oltre che di nuove geometrie che aumentano la campanatura delle ruote anteriori da  $-06^\circ$  a  $-1,67^\circ$ . La rigidità dell'articolazione del triangolo posteriore è cresciuta invece da 110 a 1.800 daN/mm, mentre la barra antirollio anteriore è stata ammorbidita per migliorare il bilanciamento con il retrotreno. Le

ruote da 19 pollici di serie sono associate a pneumatici Michelin Super Sport nella misura 235/35, mentre l'impianto frenante impiega dischi anteriori da 380 mm montati su coppe in alluminio e associati a pinze 4 pistoncini; i dischi posteriori misurano invece 268 mm.

### Su strada

Il primo aspetto che colpisce alla guida della 308 GTi è il motore, più che altro per la prontezza di risposta ai comandi dell'acceleratore, a cui segue una spinta talmente vigorosa da far presto dimenticare la cilindrata di soli 1,6 litri. In genere poi i motori turbo perdono grinta al crescere del regime di rotazione, ma anche da questo punto di vista il piccolo 4 cilindri sovralimentato stupisce, visto che l'ascesa dell'ago del contagiri viene interrotta dal limitatore che "taglia" poco prima dei 7.000 giri. La progressione viene poi

In alto, la plancia ha un rivestimento diverso rispetto a quello delle altre 308 e si distingue per le cuciture rosse, presenti anche sul volante e sulla cuffia del cambio. Sopra a sinistra, la strumentazione, illuminata di rosso dopo aver premuto il tasto Sport, che fa apparire anche pressione del turbo e potenza e coppia erogate.



## PROVA SU STRADA Peugeot 308 GTi 270 Cv



I sedili sportivi rivestiti in Alcantara dominano l'abitacolo della 308 GTi, caratterizzato da una buona disponibilità di spazio anche nella zona posteriore.



esaltata dai rapporti molto ravvicinati del cambio manuale a 6 marce, sempre preciso e puntuale negli innesti nonostante la corsa piuttosto ampia della corta leva. Le sensazioni forti che si provano alla guida di questa "super" 308 vengono confermate dai numeri rilevati dal nostro Centro Prove, che indicano 6 secondi netti nel passaggio da 0 a 100 km/h e una velocità massima che sfiora i 250 km/h promessi dalla Casa. Ma la 5 porte francese non è solo motore, visto che anche l'assetto recita un ruolo primario nella guida più spigliata. Gli inserimenti in traiettoria sono sempre molto pronti e precisi, così come il grip garantito una volta in appoggio colloca la 308 tra le vetture più gratificanti della classe. Una trazione anteriore poco sottosterzante al limite, che cambia volentieri direzione sfruttando i trasferimenti di carico, visto che a un alleggerimento del gas in percorrenza di curva corrisponde una perdita di aderenza del posteriore che aiuta a chiudere la traiettoria. Con l'Esp disattivato il sovrasterzo diventa piuttosto marcato solo a gomme fredde, perché altrimenti le reazioni della coda sono solo accennate e si correggono con piccoli movimenti del volante. Uno sterzo pronto nelle reazioni e preciso a tutte le andature nonostante una taratura piuttosto morbida da assimilare durante i primi chilometri di guida. Nonostante la presenza del differenziale autobloccante le reazioni del volante sono appena avvertibili in piena accelerazione, dove la trazione non manca mai, anche in uscita dalle curve da seconda marcia. Degno di nota anche il comportamento



dell'impianto frenante, non solo garante di spazi di arresto molto brevi, ma caratterizzato anche da una notevole resistenza alla fatica nell'uso più gravoso. Nonostante la sua indole dichiaratamente sportiva, la 308 non disdegna comunque l'uso quotidiano, dove si fa apprezzare per la progressività con cui il motore eroga la potenza, oltre che per l'abitacolo talmente ben isolato da filtrare fin troppo filtrate le note dell'impianto di scarico. Di contro, la taratura molto rigida delle sospensioni, associata alla spalla ribassata degli pneumatici da 19 pollici, rende piuttosto ostica la marcia sullo sconnesso, pur trattandosi di un sacrificio ampiamente ricompensato dall'efficacia dell'assetto sui tracciati misti. **A**

Sopra, il vano bagagli offre una notevole capienza (420/1.300 litri) e, nel caso si opti per l'impianto Hi-Fi Denon, ospita il subwoofer nel sottofondo ricavato sotto il piano di carico.



## DOTAZIONI DI SERIE

Abs+Ref+Afu+ accensione automatica luci emergenza in forte frenata
Air bag (6)
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Ambiente touchscreen Redline dedicato
Appoggiatesta centrale anteriore e posteriore con passaggio sci
Assetto ribassato
Badge GTi
Cerchi in lega leggera Carbone 19"
Chiusura centralizzata con telecomando
Climatizzatore automatico bi-zona
Cinture di sicurezza anteriori e posteriori con pretensionatore
Computer di bordo
Coprivano bagagli
Deviatori di flusso e minigonne laterali
Differenziale autobloccante meccanico a slittamento limitato Torsen
Dispositivo antisbandata Esp totalmente disinsensibile con taratura specifica
Driver Sport Pack
Estrattore posteriore nero e doppio terminale di scarico
Fissaggi isofix
Freni anteriori Alcon 380x32 mm
Griglia calandra e griglia inferiore specifiche GTi
Hill Assist e freno di stazionamento elettrico
Indicatori di direzione led dinamici sequenziali
Indicatore perdita pressione pneumatici
Interni in Alcantara/Tep/tessuto nero Mistral con cuciture rosse
Keyless System
Pack Visibilità
Parabrezza stratificato
Pedaliera in alluminio

Pinze freni anteriori rosse marchiate "Peugeot Sport"

Presse 12V+presa 230V in abitacolo

Profili vetratura cromati

Proiettori Full led con luci diurne integrate

Quadro strumenti con motivo a scacchiera e display centrale a colori

Regolatore e limitatore di velocità programmabile

Regolazione lombare sedili anteriori

Retrovisori esterni regolabili+riscaldabili+ripiegabili elettricamente

Sedile posteriore frazionabile 2/3-1/3

Sedili anteriori sportivi avvolgenti "Peugeot Sport" regolabili in altezza

Sensori di parcheggio anteriori e posteriori

Servosterzo elettrico ad assistenza variabile

Sistema Bluetooth

Soglie porta specifiche "GTi by Peugeot Sport"

Tappetini specifici GTi

Touchscreen con navigatore satellitare+radio MP3+6 altoparlanti+Usb+Aux-in

Vetri posteriori oscurati

Volante regolabile in pelle traforata pieno fiore con finitura satinata e logo GTi

## DOTAZIONI OPZIONALI

Allarme volumetrico/perimetrale con chiusura doppia azione	350 euro
Lettore CD/MP3	100 euro
Pack Hi-Fi Denon	100 euro
Retrocamera	200 euro
Tetto "Ciel" panoramico in cristallo oscurato	500 euro
Tinta metallizzata	600 euro
Tinta madreperla o metallizzata speciale	750 euro
Tinta "Coupe Franche"	1.600 euro

N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

**PREZZO DELLA VETTURA PROVATA 37.000 euro**

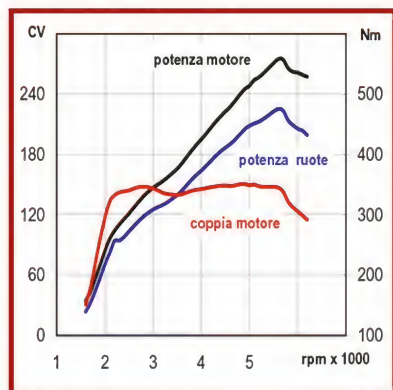
Sfruttando i trasferimenti di carico dopo aver disattivato il controllo di stabilità, la GTi può diventare sovrapassante, tendenza più marcata quando gli pneumatici non hanno raggiunto la temperatura di esercizio ottimale.





# I risultati del Centro Prove

## AL BANCO PROVA



Con una potenza specifica di 172,1 Cv/litro, il millesei turbo raggiunge livelli prestazionali molto elevati. L'erogazione della notevole potenza è regolare fin da subito mentre la curva di coppia mostra una lieve flessione, ma il valore massimo rilevato è molto elevato e costante. L'abitacolo è ben isolato, con dati di rumorosità contenuti per un modello così sportivo.

## POTENZA MASSIMA

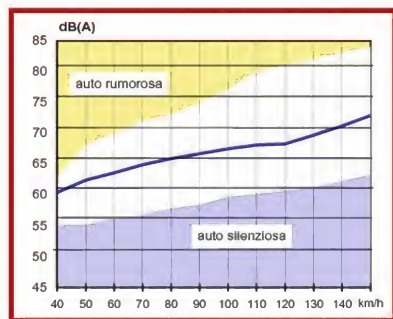
al motore: (Cv 270) Cv 275 a 5.700 giri/min  
alle ruote in V: Cv 225,4 a 5.600 giri/min

## COPPIA MASSIMA

Nm: (Nm 330) 346,9 a 2.800 giri/min

## RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 66,7 decibel  
a 130 km/h: 69,7 decibel  
a 150 km/h: 72,9 decibel  
a velocità massima (249,7 km/h): 87,2 decibel



## LE MISURE ESTERNE (IN CM)



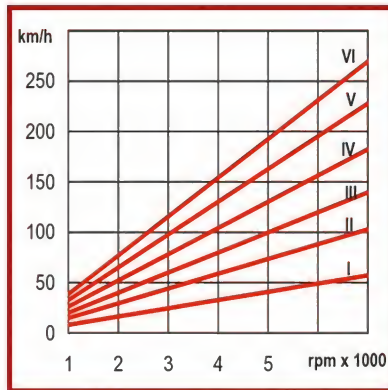
## LE MISURE INTERNE (IN CM)



**CAPIENZA 420/1.300 litri**



## VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



## VELOCITÀ MASSIMA

In VI a 6.480 giri/min.  
valore medio 249,3 km/h  
valore massimo (km/h 250) **249,7 km/h**

## ACCELERAZIONE

0-50 km/h 2,499 sec.  
0-70 km/h 3,907 sec.  
0-90 km/h 5,098 sec.  
**0-100 km/h (6,0 sec.) 6,002 sec.**  
0-130 km/h 8,796 sec.  
0-150 km/h 11,612 sec.  
0-180 km/h 16,823 sec.  
0-400 metri 14,084 sec.  
Velocità d'uscita km/h 166,30  
**0-1.000 metri (25,3 sec.) 25,773 sec.**  
Velocità d'uscita km/h 209,40

## RIPRESA IN V MARCIA

50-80 km/h 4,603 sec.  
80-100 km/h 2,928 sec.  
100-120 km/h 3,145 sec.  
120-140 km/h 3,330 sec.  
140-160 km/h 3,562 sec.  
160-180 km/h 4,053 sec.  
180-200 km/h 5,122 sec.  
1.000 metri da 50 km/h 27,049 sec.  
Velocità d'uscita km/h 201,90

## RIPRESA IN VI MARCIA

80-100 km/h 3,449 sec.  
100-120 km/h 3,820 sec.  
120-140 km/h 4,378 sec.  
140-160 km/h 4,611 sec.  
160-180 km/h 5,183 sec.  
180-200 km/h ---  
1.000 metri da 80 km/h 25,318 sec.  
Velocità d'uscita km/h 192,80

## FRENATA

da 70 km/h 176 metri  
da 90 km/h 29,5 metri  
da 100 km/h 36,4 metri  
da 120 km/h 51,2 metri  
da 130 km/h 61,0 metri  
da 150 km/h 80,2 metri  
da 180 km/h 117,0 metri

## CONSUMI

Urbano 11,1 km/litro  
Extraurbano 15,4 km/litro  
Autostradale 12,6 km/litro  
**medio 13,0 km/litro**

## SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	47,2 km/h
90 km/h	87,3 km/h
130 km/h	127,2 km/h
150 km/h	147,1 km/h
249 km/h (velocità massima)	249,7 km/h

## PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totale 1.345,0 kg  
Asse anteriore 62% - 833,5 kg  
Asse posteriore 38% - 511,5 kg

## DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 10,67/10,51 metri

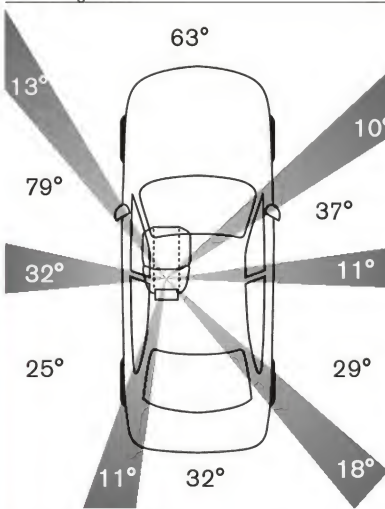
## CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura 16,3° C  
Pressione 975,7 hpa  
Umidità 65,4%  
Pneumatici Michelin Pilot Super Sport  
235/35 R 19 91 Y

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore

## VISIBILITÀ

Totale angoli visibili 265°  
Totale angoli bui 95°



**GIUDIZIO: DISCRETO** I montanti piuttosto spessi e il lunotto piccolo danno origine a un angolo complessivo di luce non molto ampio. Il sistema di parcheggio aiuta nelle manovre.

## INCONVENIENTI

Nel corso dei nostri test, sia su strada sia al nostro Centro Prove, non sono stati riscontrati inconvenienti, né si sono verificati guasti





## IL VERDETTO

linea	<b>8,0</b>	Sottolinea la sua sportività ma senza gli eccessi che snaturerebbero un design molto pulito e ben proporzionato.
posto di guida	<b>8,0</b>	Chi ama guidare con il volante basso apprezzerà l'ergonomia della 308, gli altri lamenteranno la corona che copre parte della strumentazione.
ergonomia dei comandi	<b>7,5</b>	Rinunciare a gran parte dei tasti fisici è una scelta coraggiosa, ma basta poco per abituarsi a gestire anche il climatizzatore con il touch screen.
efficienza climatizzatore	<b>8,0</b>	Impianto molto efficiente, che assicura regolazioni precise della temperatura oltre a una apprezzabile stabilità.
abitabilità anteriore	<b>8,5</b>	Misure abbondanti in ogni direzione, con una notevole disponibilità di centimetri in larghezza che amplifica la libertà di movimento.
abitabilità posteriore	<b>8,0</b>	Anche in questo caso non ci si può certo lamentare, con valori assimilabili a quelli delle migliori concorrenti.
capacità bagagliaio	<b>8,5</b>	La capienza è molto buona, oltre che ben sfruttabile grazie alla forma regolare del vano. Nel sottofondo c'è il kit di riparazione.
visibilità	<b>7,5</b>	Non si segnalano problemi di sorta in manovra nonostante qualche limite imputabile dal lunotto piccolo. Optional la telecamera.
motore	<b>9,0</b>	Difficile pretendere di più da un motore così "spremuti". Abbonda di coppia ai bassi, ma allunga fino a quasi 7.000 giri.
cambio	<b>8,0</b>	Preciso e rapido nei passaggi di marcia, ha solo una corsa delle leva un po' troppo ampia. Rapporti molto ravvicinati.
sterzo	<b>8,0</b>	Pronto, diretto e rigoroso, resta sempre piuttosto leggero da azionare, con i conseguenti limiti alla velocità più alte.
freni	<b>9,0</b>	Spazi di arresto molto brevi sono associati a un'ottima resistenza alla fatica, oltre che a una apprezzabile modulabilità.
tenuta di strada	<b>9,0</b>	L'aderenza in curva è straordinaria, così come la prontezza e la precisione con cui l'avantreno segue la traiettoria voluta.
stabilità	<b>7,0</b>	Disattivando l'elettronica le reazioni del retrotreno diventano un po' brusche al limite, soprattutto a gomme fredde.
accelerazione	<b>9,0</b>	Dati sorprendenti per una trazione anteriore di tale potenza, anche negli scatti brevi. Aiutano i rapporti ravvicinati del cambio.
ripresa	<b>8,5</b>	Tanta coppia, rapporti corti e massa non troppo elevata si risolvono in riprese molto pronte a tutte le andature.
velocità massima	<b>9,0</b>	Raggiunge senza difficoltà i 250 km/h promessi dalla Casa, una prestazione maiuscola che si commenta da sola.
consumo urbano	<b>8,5</b>	L'efficienza della 308 GTi è sottolineata da una percorrenza superiore agli 11 km/litro nella condizione più sfavorevole.
consumo autostradale	<b>9,0</b>	Non sono molte le sportive capaci di tali prestazioni che ad andatura stabilizzata superano i 12 km/litro.
confort	<b>7,0</b>	A livello di rumorosità siamo ai vertici, mentre le sconnessioni della strada si sentono parecchio.
dotazioni di serie	<b>9,0</b>	Poche vetture vantano una dotazione così ricca, che include anche fari full led, navigatore e ruote da 19 pollici.
finiture	<b>8,0</b>	Vettura ben fatta, sia per quanto riguarda materiali e finiture interne, sia per quanto riguarda la carrozzeria.
prezzo	<b>8,5</b>	Listino molto competitivo alla luce della completezza delle dotazioni e dei contenuti tecnici, tra cui spicca il differenziale autobloccante.
<b>8,3</b>		<b>votazione media</b>

### I DATI DELLA CASA

#### Motore

Ciclo Otto, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore a 3 vie con sonda lambda. - Potenza max 272 Cv (200 kW) a 6.000 giri/min. - Potenza specifica 170,2 Cv/litro (85,2 kW/litro). - Coppia max 330 Nm (33,6 kgm) a 1.900 giri/min. - Cilindrata 1.598 cc; alesaggio 77 mm; corsa 85,6 mm. - Circuito di raffreddamento n.d.; olio motore 4 litri. Alternatore 115 A, batteria 100 Ah.

#### Trasmissione

Trazione anteriore. Frizione monodisco a comando idraulico. Cambio manuale 6 marce. Rapporti: I° 3,538, II° 1,920, III° 1,433, IV° 1,102, V° 0,880, VI° 0,744. RM 3,307. Rapporto finale 4,176.

#### Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a traversa deformabile profilata, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettrico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 9,0Jx19"; pneumatici 235/35 R 19. Ruota di scorta: kit di riparazione.

#### Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 53 litri.

#### Dimensioni e pesi

Passo 261,7 cm; carreggiata anteriore 157 cm; carreggiata posteriore 155,4 cm. - Lunghezza 425,3 cm; larghezza 180,4 cm; altezza 144,6 cm. - Peso in ordine di marcia 1.280 kg; a pieno carico 1.790 kg. - Capacità bagagliaio 420/1.300 litri.

#### Prestazioni

Velocità massima 250 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 6 secondi. - Rapporto peso/potenza 4,7 kg/Cv (6,4 kg/kW). - Consumo urbano 8,1 litri/100 km (12,3 km/litro); extraurbano 4,9 litri/100 km (20,4 km/litro); combinato 6 litri/100 km (16,7 km/litro).

#### Prezzo base di listino

35.150 Euro - garanzia: vettura 2 anni/km illimitati - verniciatura 3 anni/km illimitati.



PROVA SU STRADA

## **Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Automatica Dynamic**

Alle poche modifiche esterne si contrappone il nuovo motore 2 litri td interamente realizzato in alluminio. Ancora affascinante nella linea, offre un ambiente raffinato e finiture di classe, anche se a caro prezzo

di Andrea Lemma foto di Claudio Cortemiglia



# **COME PRIMA, PIÙ DI**





---

**IDENTIKIT**

**CILINDRATA**  
1.999 CC

**VELOCITÀ MAX\***  
194,9 KM/H

**DA 0 A 100**  
9,050 SEC

**CONSUMO MEDIO\***  
12,1 KM/L

**PREZZO**  
57.310 EURO

\* Dati rilevati

---

**PRO&CONTRO**  
**PRO**  
PERSONALITÀ ESTETICA  
**CONTRO**  
VISIBILITÀ

---

# PRIMA



PROVA SU STRADA

## Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Automatica Dynamic



Tra gli elementi stilistici che caratterizzano il lieve restyling figurano la diversa mascherina, gli sfoghi d'aria sul cofano e lo scudo paracolpi ristilizzato.

**Il precedente 2,2 litri turbodiesel era proposto in due livelli di potenza:**







## 150 e 190 Cv. L'attutale 2 litri in alluminio eroga 150 o 180 Cv

**P**ochi dettagli esterni modificati, ma un nuovo motore 2 litri a gasolio sostituisce il precedente 2.2 offerto in versione da 150 Cv e 190 Cv. Dimensioni non esagerate, meccanica moderna, interni e dotazioni di classe sono tra i suoi pregi più interessanti, rispetto ai quali si può perdonare un bagagliaio non amplissimo e consumi che, seppur migliorati, non sono certo da record. Disponibili anche le sospensioni a controllo elettronico, di serie nello specifico allestimento Dynamic della prova. Le concorrenti sono le Suv più ambite della categoria: dalle confortevoli Audi Q5, Mercedes GLC e Volvo XC60 alle sportive Bmw X3 e Porsche Macan, tutte con dotazioni e prezzi allineati alla concorrente inglese. A questo riguardo, il listino parte dai 37.600 euro della TD4 Pure da 150 Cv con cambio manuale, ma per l'allestimento in prova, con motore da 180 Cv, cambio automatico e sospensioni a controllo elettronico, occorre sborsare quasi 20.000 euro in più.

### Come è fatta

Fuori è rimasta sostanzialmente invariata, ed è giusto che sia così perché la linea resta ancor oggi molto originale e brilla per personalità all'interno del suo segmento di mercato. Il frontale mostra differenti prese d'aria, ampliate e con fendinebbia a sviluppo orizzontale, ma soprattutto le nuove e più efficienti luci full-led, il tutto integrato in un paraurti di nuovo disegno. Immutata la vista laterale, e poche le modifiche dietro, con luci a led anche qui e qualche particolare accessorio rivisto.

La linea è nel complesso sempre piacevole e grintosa, molto coerente con lo stile Range Rover nonostante le dimensioni relativamente compatte. Qualche particolare di allestimento un po' vistoso, e qualche dettaglio un po' troppo evidente in questo specifico allestimento. Piccole revisioni anche all'interno, con nuovo disegno di sedili e pannelli porta e strumenti dalla grafica rinnovata.

Ottimi i sedili, comodi ed efficacemente profilati, buona la visibilità davanti, ma dietro e lateralmente è meglio affidarsi alla retrocamera viste le ridotte dimensioni della vetratura. Lo spazio è buono davanti, ma anche dietro si sta comodi in due adulti ed eventualmente anche in tre grazie alla generosa larghezza a livello delle spalle. Lo spazio in altezza non è però abbondante e le gambe sono





**DOTAZIONI OPZIONALI**

Active Driveline	1.030 euro
Adaptive Dynamics	1.130 euro
Aero Flip spoiler posteriore	210 euro
Allarme volumetrico	510 euro
All-Terrain Progress Control Atpc	280 euro
Apertura portellone posteriore elettrica	510 euro
Black Design Pack	3.750 euro
Blind Spot Monitoring	670 euro
Cerchi in lega leggera Style 103 19"	820 euro
Cerchi in lega leggera Style 504 20"	1.230 euro
Cold Climate Convenience Pack	530 euro
Controllo adattivo/assistito velocità di marcia	1.120 euro
Convenience Pack	2.350 euro
Dual View touch screen 8"+2 cuffie	820 euro
Driver Assistance Pack	2.850 euro
Dynamic Plus Pack	3.950 euro
Fari adattivi a led+cornering lights	1.280 euro
Finiture interne Alluminio satinato spazzolato	380 euro
Head Up display	1.330 euro
Homelink	260 euro
In Control Connect Plus Pack	870 euro
In Control Secure	660 euro
In Control Touch Plus L3	1.430 euro
Keyless Entry	670 euro
Lane Departure Warning	250 euro
Luxury Pack	7.400 euro
Pacchetto fumatori	50 euro
Parabrezza attenuante luce solare	270 euro
Parallel Park/Park Exit/Perpendicular Park	1.180 euro
<b>Ruota di scorta temporanea in acciaio 18"</b>	<b>240 euro</b>
Sedili anteriori riscaldabili	390 euro
Sedili anteriori+posteriori riscaldabili	780 euro
Sedili anteriori climatizzati+posteriori riscaldati	1.520 euro
Sedili anteriori con funzione massaggio	770 euro
Sedili+rivestimenti in pelle Oxford	1.540 euro
Sedili regolabili elettricamente 14/14+memo	490 euro
Sistema di intrattenimento anteriore	1.520 euro
Sistema di intrattenimento anteriore e posteriore	5.450 euro
Surround Camera System	800 euro
Tech Pack	2.750 euro
Televisione analogica/digitale	1.230 euro
Tetto e spoiler in colore di contrasto	620 euro
Tetto panoramico fisso con parasole elettrico	1.230 euro
Traffic Sign Recognition	280 euro
<b>Vernice metallizzata</b>	<b>820 euro</b>
Vernice metallizzata speciale	1.640 euro
Vetri oscurati	410 euro
Wade Sensing	360 euro

N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

**PREZZO DELLA VETTURA PROVATA 77.870 euro****DOTAZIONI DI SERIE**

Abs+EBD+HDC+Hill Holder
Air bag (6)
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Antifurto Immobilizer
Bocchette climatizzazione posteriori
Bracciolo anteriore e posteriore
Cambio automatico 9 rapporti
Cerchi in lega leggera 19"
Chiusura centralizzata con telecomando
Climatizzatore automatico
Computer di bordo
Cruise control
Fari allo Xeno con disegno caratteristico a led+lavafari
Fari fendinebbia
In Control Touch Plus L2
Interni in pelle Oxford Ebony
Sedili anteriori con regolazione elettrica 12/12 posizioni
Sensore luci e pioggia
Sensori di parcheggio anteriori
Sistema di connessione Bluetooth
Sistema di navigazione Premium con hard disk
Soglie portiere illuminate Range Rover
Specchi retrovisori regol.+risc.+ripieg. elettr.+funzione memo
Telecamera posteriore con linee guida di parcheggio
Terzo poggiatesta posteriore
Volante multifunzione regolabile in pelle

Gli interni in pelle sono inclusi nella dotazione di serie dell'allestimento in prova, mentre la ruota di scorta con cerchio in acciaio da 18 pollici è optional a 240 euro.







un pò compresse se chi siede davanti ha una statura superiore alla media, mentre il bagagliaio presenta una soglia alta e un'altezza limitata, ma è di forma regolare e dalla capacità di carico sufficiente per le esigenze di una famiglia.

Qualche critica all'impianto di climatizzazione, lento e un po' impreciso nel raggiungere e mantenere la temperatura impostata, e al sistema di navigazione, poco accurato nella stima delle distanze e dei tempi di percorrenza. Molto appaganti invece i materiali degli arredi interni, con plastiche di buona fattura anche nelle zone meno in vista e pelli morbide e ben trattate.

### Tecnica e sicurezza,

Il nuovo quattro cilindri da due litri Ingenium è interamente in alluminio, con un risparmio di peso di circa 30 kg rispetto alla precedente unità. Dotato di fasatura variabile e turbina a geometria variabile, è omologato Euro 6 e si può abbinare al cambio manuale a sei marce o all'automatico a nove rapporti. Interessanti gli intervalli di manutenzione, portati a 30.000 chilometri.

Quattro le modalità di guida da selezionare in funzione del terreno affrontato, con in più il Dynamic Mode, disponibile a richiesta, per rendere ancora più efficace la dinamica di guida sui percorsi misti affrontati a velocità medio-alta. Presenti anche tutti i sistemi di controllo della velocità di crociera, di bilanciamento della coppia tra le quattro ruote durante la percorrenza delle curve e di controllo della velocità in discesa e durante la percorrenza di terreni accidentati. Evoluzione anche nei sistemi di sicurezza, che ora includono il mantenimento della carreggiata, il sistema di frenatura di emergenza in caso di distrazione del guidatore con potenziale impatto con



**Nel Model Year 2016 ci sono diverse modifiche anche nella parte grafica della plancia. A sinistra, un pannello portiera con gli altoparlanti del potente hi-fi.**

il veicolo che precede, e il sistema di rilevazione della stanchezza del guidatore, che in caso di attivazione emette vibrazioni sul volante e segnalazioni acustiche.

### Su strada

Il motore è silenzioso e privo di vibrazioni anche a freddo. Un po' ruvido in basso, è molto disponibile in termini di coppia ai medi regimi, oltre che caratterizzato da un buon allungo che non pregiudica regolarità e confort di marcia. I tempi di ripresa sono interessanti soprattutto a partire dal regime di coppia massima. Ideale quindi la scelta del cambio automatico, che offre una ottima scalatura dei nove rapporti e adegua il comportamento in funzione della modalità di guida prescelta.

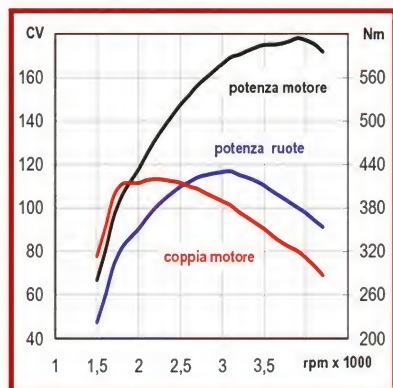
Lo sterzo è leggero in manovra ma fin troppo sensibile in velocità, i freni assicurano una notevole potenza, con corretto sforzo sul pedale e spazi di arresto contenuti.

Buona la tenuta di strada anche se le sospensioni tendono a irrigidirsi sugli ostacoli secchi mentre in appoggio il rollio non è particolarmente contenuto. Efficace il comportamento del retrotreno, sempre sicuro anche nei veloci trasferimenti di carico. **A**



# I risultati del Centro Prove

## AL BANCO PROVA



Il nuovo quattro cilindri duemila td della serie "Ingenium" eroga una potenza un po' inferiore alla vecchia unità di 2,2 litri, ma la fluidità di erogazione è altrettanto efficace. La spinta appare molto robusta fin da basso numero di giri, ma non cala troppo al crescere del regime di rotazione. L'abitacolo è insonorizzato abbastanza bene, pur se le ruote da 20" generano qualche rumore di rotolamento.

## POTENZA MASSIMA

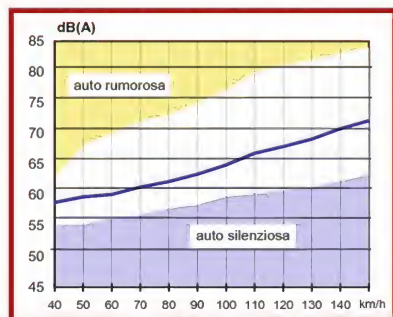
al motore: (Cv 180) Cv 177,9 a 3.920 giri/min  
alle ruote in VII Cv 116,8 a 3.100 giri/min

## COPPIA MASSIMA

Nm: (430) 419,6 a 2.170 giri/min

## RUMOROSITÀ

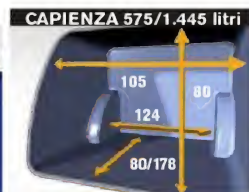
a 90 km/h: 63,4 decibel  
a 130 km/h: 69,1 decibel  
a 150 km/h: 72,1 decibel  
a velocità massima (194,9 km/h): 77,9 decibel



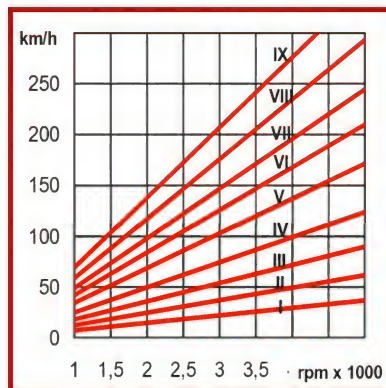
## LE MISURE ESTERNE (IN CM)



## LE MISURE INTERNE (IN CM)

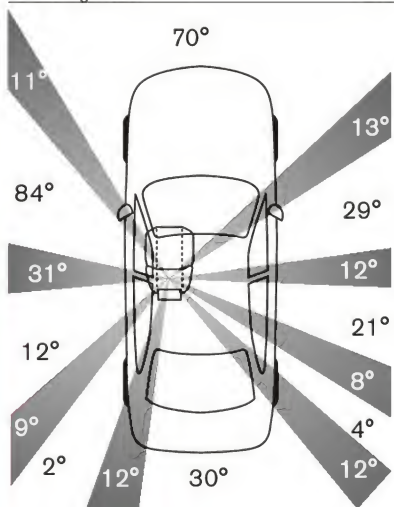


## VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



## VISIBILITÀ

Totale angoli visibili 252°  
Totale angoli bui 108°



**GIUDIZIO: SUFFICIENTE** La superficie vetrata non è ampia, perciò si fa un po' fatica a percepire gli ingombri durante le manovre. Il sistema di parcheggio ha la telecamera opzionale.

## INCONVENIENTI

Nel corso dei nostri test, sia su strada sia al nostro Centro Prove, non sono stati riscontrati inconvenienti, né si sono verificati guasti

## VELOCITÀ MASSIMA

In Ds VIII a 3.320 giri/min.  
valore medio 194,4 km/h  
valore massimo (km/h 195) 194,9 km/h

## ACCELERAZIONE

0-50 km/h 2,999 sec.  
0-70 km/h 4,907 sec.  
0-90 km/h 7,538 sec.  
**0-100 km/h (9,0 sec.) 9,050 sec.**  
0-130 km/h 16,065 sec.  
0-150 km/h 23,753 sec.  
0-400 metri 16,034 sec.  
Velocità d'uscita km/h 129,90  
**0-1.000 metri 30,785 sec.**  
Velocità d'uscita km/h 162,10

## RIPRESA IN DRIVE\*

80-100 km/h 3,150 sec.  
100-120 km/h 4,251 sec.  
120-140 km/h 6,298 sec.  
140-160 km/h 9,881 sec.  
160-180 km/h ---  
1.000 metri da 80 km/h 26,351 sec.  
Velocità d'uscita km/h 164,90

## FRENATA

da 70 km/h 18,4 metri  
da 90 km/h 30,3 metri  
da 100 km/h 37,4 metri  
da 120 km/h 54,9 metri  
da 130 km/h 63,1 metri  
da 150 km/h 84,3 metri  
da 180 km/h 123,3 metri

## CONSUMI

Urbano 10,6 km/litro  
Extraurbano 14,1 km/litro  
Autostradale 11,7 km/litro  
**medio 12,1 km/litro**

## SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	47,3 km/h
90 km/h	85,6 km/h
130 km/h	124,7 km/h
150 km/h	133,9 km/h
201 km/h (velocità massima)	194,9 km/h

## PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totale 1.915,0 kg  
Asse anteriore 59,0% - 1.130,5 kg  
Asse posteriore 41,0% - 784,5 kg

## DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 12,01/11,62 metri

## CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura 16,7° C  
Pressione 979,7 hpa  
Umidità 61,6%  
Pneumatici Continental ContiCross Contact UHP 245/45 R 20 103 V

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore

\*Le prove di ripresa vengono effettuate con il cambio in posizione "D". I tempi sono simili a quelli rilevati nella prova di accelerazione poiché, quando si preme a fondo l'acceleratore, il cambio seleziona il rapporto più adatto in funzione del sistema di gestione dei rapporti. I dati sono quindi comparabili solo con quelli di altre vetture dotate di cambio automatico.





## IL VERDETTO

linea	<b>9,0</b>	Ancora moderna e affascinante, nonostante gli anni e la concorrenza. Restyling lievissimo solo di pochi particolari.
posto di guida	<b>8,5</b>	Ottimo sedile, a richiesta anche con funzione massaggio. Pedaliera correttamente allineata, comandi numerosi ma ben disposti.
ergonomia dei comandi	<b>7,0</b>	Disposizione ordinata, ma occorre conoscerli bene prima di azionarli con efficacia. Touch screen centrale un po' distante.
efficienza climatizzatore	<b>7,0</b>	L'impianto è silenzioso e potente, ma occorre un pò di tempo per raggiungere la temperatura desiderata, che non resta molto stabile.
abitabilità anteriore	<b>7,5</b>	Spazio più che sufficiente, con misure interessanti soprattutto in larghezza. Numerosi e pratici i vani portaoggetti
abitabilità posteriore	<b>7,5</b>	Accogliente anche per tre persone, nonostante il padiglione un po' basso. Più che buona la larghezza, sufficiente spazio per le gambe.
capacità bagagliaio	<b>7,0</b>	La soglia è alta, ma la forma è regolare e di capacità nella norma. Qualche limite solo in altezza.
visibilità	<b>6,5</b>	In questo caso l'estetica prevale sulla funzionalità: nessun problema davanti, ma in manovra sono indispensabili i sensori o la telecamera.
motore	<b>8,5</b>	Generoso di coppia fin dai regimi più bassi, sfodera un buon allungo. E' sempre silenzioso e privo di vibrazioni.
cambio	<b>8,5</b>	Rapporti correttamente spazati e cambi di marcia regolari assicurano efficacia e confort. Qualche incertezza nelle scalate più veloci.
sterzo	<b>7,5</b>	Perfetto per la città e le manovre, con leggerezza a prova di traffico. In velocità perde un po' di sensibilità e necessità di maggiore attenzione.
freni	<b>8,0</b>	Ottima la manovrabilità del comando, in grado di assicurare spazi di arresto ridotti nonostante la mole e la tipologia di pneumatici.
tenuta di strada	<b>8,0</b>	In curva manifesta un evidente sottosterzo, comunque sempre sotto controllo e mai critico per la dinamica di guida.
stabilità	<b>8,0</b>	Reazioni sempre misurate e controllate a dovere da un sistema elettronico di controllo della stabilità sempre puntuale negli interventi.
accelerazione	<b>8,0</b>	Dati nella media della classe per una sport utility di tale peso e potenza. Replica senza problemi i dati dichiarati dalla Casa.
ripresa	<b>8,0</b>	Anche in questo caso valori interessanti e allineati alla concorrenza, anche grazie alla spaziatura del cambio a 9 marce.
velocità massima	<b>8,0</b>	Sfiora i 200 km/h, raggiungendo la punta massima senza sforzo. Viaggiando a 130 km/h il motore resta intorno ai 2.000 giri.
consumo urbano	<b>8,0</b>	Si è passati dagli 8,6 km/l del modello precedente (190 Cv) agli attuali 10,6 km/l. Ci sono però rivali ancora più efficienti.
consumo autostradale	<b>8,0</b>	Anche nel test ad andatura stabilizzata si notano miglioramenti, ma non siamo ancora al vertice della classe.
confort	<b>8,0</b>	Un ottimo compromesso tra necessità di off-road, efficacia di guida e confort di bordo. L'assetto della vettura in prova è però fin troppo rigido.
dotazioni di serie	<b>8,0</b>	La gamma di allestimenti è molto ampia, così come le dotazioni a richiesta. C'è tutto quello che serve, e anche qualcosa in più.
finiture	<b>8,5</b>	Il disegno è molto scenografico sia fuori sia dentro, ma anche i materiali sono di qualità e assemblati con buona precisione.
prezzo	<b>7,0</b>	Di base è quasi conveniente, ma se si vuole qualcosa in più facendosi tentare dai tanti optional il conto finale diventa molto salato.
<b>7,8</b>		<b>votazione media</b>

## I DATI DELLA CASA

### Motore

Ciclo Diesel, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta common rail, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore ossidante. - Potenza max 180 Cv (132 kW) a 4.000 giri/min. - Potenza specifica 90 Cv/litro (66 kW/litro). - Coppia max 430 Nm (43,8 kgm) a 1.750 giri/min. - Cilindrata 1.999 cc; alesaggio 83 mm; corsa 92,4 mm. - Circuito di raffreddamento 7 litri; olio motore 6 litri. Alternatore 130 A, batteria 85 Ah.

### Trasmissione

Trazione integrale permanente. Cambio automatico a 9 marce.

### Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a ruote indipendenti, bracci multipli oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettroidraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 8,0Jx19"; pneumatici 235/55 R 19. Ruota di scorta: kit di riparazione.

### Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 54 litri.

### Dimensioni e pesi

Passo 266 cm; carreggiata anteriore 162,1 cm; carreggiata posteriore 168,3 cm. - Lunghezza 437,1 cm; larghezza 190 cm; altezza 163,5 cm. - Peso in ordine di marcia 1.687 kg; a pieno carico 2.350 kg; rimorchiabile 2.000 kg. - Capacità bagagliaio 575/1.445 litri.

### Prestazioni

Velocità massima 195 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 9 secondi. - Rapporto peso/potenza 9,4 kg/Cv (12,8 kg/kW). - Consumo urbano 6,3 litri/100 km (15,9 km/litro); extraurbano 4,7 litri/100 km (21,3 km/litro); combinato 5,3 litri/100 km (18,9 km/litro).

### Prezzo base di listino

57.310 Euro - garanzia: vettura 3 anni/100.000 km - verniciatura 6 anni/km illimitati.



PROVA SU STRADA

**Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition**

# Tu mi fai





# viaggiar



Generosa di spazio e accogliente, la rinnovata station sfodera un perfetto equilibrio in termini di confort, stabilità e guidabilità. Fluida nell'erogazione, il td 2 litri da 150 Cv accoppiato al doppia frizione Dsg soddisfa anche per i consumi, soprattutto a velocità stabilizzata

di Gabriele Canali foto di Thomas Maccabelli

---

**IDENTIKIT****CILINDRATA****1.968 CC****VELOCITÀ MAX****214,9 KM/H****DA 0 A 100****9,106 SEC****PERCORRENZA MEDIA****14,7 KM/L****PREZZO****33.150 EURO**\* Dati rilevati

---

**PRO&CONTRO****PRO****ABITABILITÀ****CONTRO****VISIBILITÀ IN MANOVRA**



# Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition



A fianco, i cerchi in lega da 17" che sono di serie sull'allestimento Ambition. In basso a sinistra, gli indicatori di direzione integrati nei gusci degli specchietti retrovisori.



A destra, i sedili anteriori riscaldabili, optional a 250 euro. La regolazione elettrica per il lato guida è di serie sull'allestimento Ambition, quella per il passeggero anteriore richiede invece un sovrapprezzo di 405 euro. I sedili posteriori, sotto, sono accoglienti anche per tre passeggeri e dispongono di schienali ripiegabili anche separatamente.



**N**on è la solita Skoda. E' la station wagon più grande del Gruppo Volkswagen e la nuova generazione, realizzata sulla piattaforma modulare MQB, la stessa per intenderci della Vw

Passat, vanta quote ancor più elevate di abitabilità e spazio, grazie a un passo incrementato di 8 cm, per un totale di 2,84 metri, rispetto al modello precedente. Più piacevole nel design e rifinita bene, la nuova Superb soddisfa e convince anche per le qualità dinamiche: nulla da eccepire sul fronte del confort, che rappresenta uno dei più punti di forza di questo modello, grazie a sospensioni che filtrano con efficacia anche le imperfezioni dell'asfalto e alle doti del td da 150 Cv, mai rumoroso e poco assetato, soprattutto in autostrada e a velocità stabilizzata. Riuscito l'abbinamento del motore al cambio a doppia frizione Dsg a 6 rapporti, che in virtù di passaggi marcia sempre rapidi, si adatta bene alle caratteristiche della vettura: una station nata per viaggiare.

## Come è fatta

Stilisticamente la Superb Wagon, come la berlina da cui deriva, ha il pregio di proporsi con un design di personalità, senza per questo rinunciare a quell'immagine di sobrietà che caratterizza la marca, con linee semplici ma al tempo stesso capaci di dare carattere alla vettura. Per quanto riguarda gli elementi di stile specifici della versione station, i tratti distintivi del modello sono il profilo inclinato del portellone ben raccordato all'andamento discendente del tetto, mentre la fiancata trae slancio dalle due vistose nervature che la percorrono. Il frontale, inoltre, sfoggia un aspetto più sportivo, grazie a mascherina e gruppi ottici di dimensioni più ampie.

Rispetto al modello precedente sono cambiate, oltre alle forme, anche le dimensioni, con il passo incrementato a 2,84 metri (+8 cm), gli sbalzi che si sono accorciati e le carreggiate più ampie (+3,9 cm per l'asse anteriore e +5,5 per quello posteriore). Il nuovo modello è di 2,3 cm più lungo, 3,4 cm più basso e 4,7 più largo della precedente Superb, mentre il vano bagagli ha guadagnato 27 litri, per una capacità di carico di 660 litri, incrementabili fino a 1.950 litri ripiegando completamente gli schienali posteriori. Gli interni completamente rinnovati riprendono l'impostazione della variante berlina, con il caratteristico sviluppo orizzontale delle linee, che visivamente rende l'abitacolo ancora più accogliente di quanto in realtà non sia. I numeri, d'altra parte, parlano da soli: lo spazio all'altezza dei gomiti è cresciuto di 4 cm per chi siede davanti e di 7 per i passeggeri posteriori. Tornando al vano bagagli, la soglia di carico ad appena 62 centimetri da terra agevola e facilita e non poco le operazioni di stivaggio.





**Più aggressiva nel design del frontale, è ben equipaggiata e non delude per la qualità di finiture e materiali di rivestimento**





**Tecnica e sicurezza**

Come tutti i motori diesel della nuova gamma Superb, il td potenziato a 150 Cv è stato ottimizzato sul fronte della riduzione degli attriti interni per il contenimento dei consumi. Sul modello provato è accoppiato alla trasmissione a doppia frizione Dsg a 6 rapporti, che a parità di allestimento richiede un sovrapprezzo di 1.800 euro rispetto alla trasmissione manuale a 6 marce. Lo schema delle sospensioni prevede un avantreno a ruote indipendenti McPherson e un retrotreno a bracci multipli oscillanti; lo sterzo è dotato di servocomando elettroidraulico mentre l'impianto frenante è a dischi, con quelli anteriori autoventilanti. La dotazione di sicurezza include air bag frontali, laterali e per la testa oltre a un cuscino specifico a protezione delle ginocchia del guidatore oltre a controllo elettronico di stabilità e a dispositivi come il Front Assistant con funzione di frenata di emergenza, attivata tramite sensori radar integrati nel frontale.

**Su strada**

A bordo della Superb si viaggia in un ambiente opportunamente ovattato e la rumorosità del motore risulta contenuta sotto ogni profilo. Il td da 150 Cv gira con molta discrezione anche quando gli si chiede tutto, inoltre la sua emissione sonora è segnata da un timbro gradevole e, indipendentemente dalla velocità, mai particolarmente intenso. Ma il confort non è ovviamente solo questione di rumore e sulla Superb l'ottimo supporto fornito dalle sospensioni fa il resto e in questo caso la differenza: la capacità di assorbimento delle imperfezioni e delle irregolarità della strada è sempre pregevole, tanto più che tale risultato è stato ottenuto senza ricorrere a regolazioni esageratamente morbide. Oltre che confortevole, la wagon Skoda consente di togliersi più di una soddisfazione anche nel misto veloce, se si decide di forzare il ritmo. La Superb, infatti, convince per precisione direzionale ed è sempre fedele nel disegnare le traiettorie, con il corpo vettura che conserva un buon bilanciamento anche in occasione di rapidi cambi di direzione. Il motore turbodiesel non manca di brio e vivacità, ma soprattutto è fluido nell'erogazione e, grazie alla presenza della trasmissione automatica, prontezza e piacevolezza in ripresa appaiono fuori discussione. Un comportamento dinamico, in definitiva, più che degno di una station da viaggio, ma che sa soddisfare anche chi predilige una guida più spigliata, forte di un assetto che conta sui supporti elettronici ormai abituali per la categoria e su un impianto frenante pienamente adatto alle circostanze, tanto da permettere di staccare spazi di arresto sempre contenuti. Bene, per completare il quadro, l'azione dello sterzo, in virtù di un servocomando con il giusto grado di leggerezza in manovra e la necessaria consistenza in velocità. Sul fronte dei consumi, la Superb si difende bene soprattutto in autostrada e a velocità stabilizzata, dove la media si avvicina senza difficoltà ai 15 chilometri con un litro. **A**



**Il quattro cilindri common rail non manca di brio e vivacità fin dai regimi più bassi  
Rumorosità sempre contenuta**



Rispetto alla precedente Superb, il nuovo modello ha un bagagliaio con capacità di carico incrementata di 27 litri, per un totale di 660 litri. Il vano, a destra, è equipaggiato di ganci portaborse e di pratiche levette, optional a 90 euro, alloggiati nelle pareti che permettono di ripiegare gli schienali del divano.





## DOTAZIONI DI SERIE

Abs+Msr+Eds+Hba+Dsr+Rbs+Mkb+Xds
Air bag (6)
Air bag gionocchia lato conducente
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Antifurto Immobilizer
Bracciolo posteriore con portabicchieri
Cappelliera avvolgibile con posizione intermedia
Cerchi in lega leggera Helios 17"
Climatizzatore automatico bi-zona Climatronic
Disattivazione air bag passeggero
Dipositivo antisbandata+antisfittamento Esc+Asr
Driver Activity Assistant
Fari fendinebbia con funzione curvante
Finiture esterne cromate
Front Assist
Inseriti decorativi alluminio chiaro
Interni Ambition
Jumbo box con bracciolo centrale anteriore
Light Assistant
Luci posteriori a led
Mancorrenti al tetto di colore nero
Pacchetto interni cromato
Radio Swing Aux-In+Usb+8 altoparlanti
Schienale posteriore divisibile 60/40
Sedile conducente regolabile elettricamente+memo
Sensore pioggia
Sistema di ancoraggio Isofix posteriore
Sistema monitoraggio pressione pneumatici Tpm
Specchi esterni regolabili+riscaldabili+ripiegabili elettr.+fotocromatici
Specchietto retrovisore interno fotocromatico
Speed Limiter+regolatore di velocità
Vani portaoggetti in abitacolo
Vetri posteriori oscurati
Volante multifunzione 3 razze regolabile in pelle

## DOTAZIONI OPZIONALI

Adaptive Cruise Control	335 euro
Air bag laterali posteriori	305 euro
Bluetooth	125 euro
Bluetooth con Phone Box	360 euro
Cappelliera avvolgibile automaticamente	65 euro
Cerchi in lega leggera 18"	400 euro
Cerchi in lega leggera 19"	850/935 euro
Climatizzatore automatico 3 zone	265 euro
Colore metallizzato	565 euro
Crew Protect Assistant	155 euro
Dynamic Chassis Control+Driving Mode Select	975 euro
Fari adattivi Bi-Xeno Afs	1.070 euro
Intelligent Light Assist	280 euro
Interni in Alcantara/pelle	1.230 euro
Interni in pelle	1.525 euro
Kessy	395 euro
Lane Assistant & Blind Spot Detect	885 euro
Maxi Dot a colori	90 euro
Navigatore satellitare Amundsen	870 euro
Navigatore satellitare Columbus	1.790 euro
Pacchetto led esterni	180 euro
Pacchetto vano posteriore	130 euro
Park Assist 3.0	645 euro
Portellone posteriore ad azionamento elettrico	435 euro
Rete divisoria	160 euro
Ruota di scorta in acciaio di dimensioni normali	110 euro
Schienali posteriori ribaltabili con comando dal bagagliaio	90 euro
Sedile passeggero anteriore regolabile elettricamente	405 euro
Sedili anteriori riscaldabili	250 euro
Sedili in pelle con anteriori ventilati	2.000 euro
Sensori di parcheggio anteriori e posteriori	315 euro
Smart Light Assist	725 euro
Smartlink	235 euro
Sound System Canton	565 euro
Telecamera posteriore	380 euro
Tetto panoramico apribile elettricamente	1.105 euro
Travel Assist	70 euro
Volante multifunzione con comandi radio+telefono+cambio Dsg	110 euro

N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

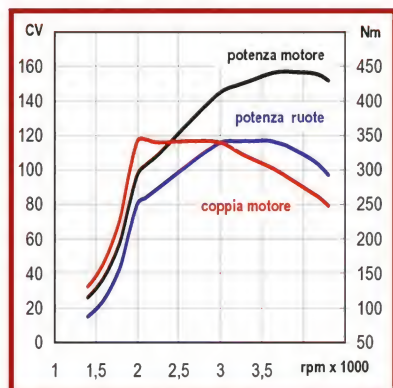
**PREZZO DELLA VETTURA PROVATA 40.585 euro**





# I risultati del Centro Prove

## AL BANCO PROVA



La potenza e la coppia motrice erogate dal 4 cilindri td della Skoda sono un po' più elevate rispetto al dichiarato ed ottenute in maniera regolare ed efficace. Basta osservare le curve sul grafico relativo per notare la notevole linearità di erogazione. Buona anche l'insonorizzazione complessiva dell'abitacolo, sia a bassa velocità sia in autostrada.

## POTENZA MASSIMA

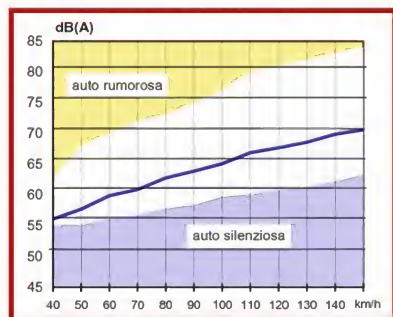
al motore: (Cv 150) Cv 157,1 a 3.780 giri/min  
alle ruote in V Cv 117,1 a 3.500 giri/min

## COPPIA MASSIMA

Nm: (340) 344,2 a 2.110 giri/min

## RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 63,9 decibel  
a 130 km/h: 68,6 decibel  
a 150 km/h: 70,6 decibel  
a velocità massima (214,9 km/h): 78,9 decibel



## LE MISURE ESTERNE (IN CM)



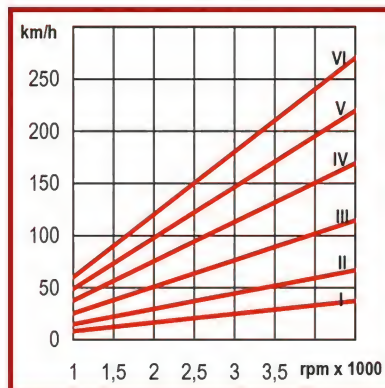
## LE MISURE INTERNE (IN CM)



## CAPIENZA 660/1.950 litri



## VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



## VELOCITÀ MASSIMA

In Ds VI a 3.570 giri/min.  
valore medio 214,6 km/h  
valore massimo (km/h 216) **214,9 km/h**

## ACCELERAZIONE

0-50 km/h 3,269 sec.  
0-70 km/h 5,252 sec.  
0-90 km/h 7,651 sec.  
**0-100 km/h (9,0 sec.) 9,106 sec.**  
0-130 km/h 15,647 sec.  
0-150 km/h 21,605 sec.  
0-400 metri 16,774 sec.  
Velocità d'uscita km/h 134,30  
**0-1.000 metri 30,781 sec.**  
Velocità d'uscita km/h 169,50

## RIPRESA IN DRIVE\*

80-100 km/h 2,726 sec.  
100-120 km/h 3,951 sec.  
120-140 km/h 4,961 sec.  
140-160 km/h 7,643 sec.  
160-180 km/h ---  
1.000 metri da 80 km/h 25,979 sec.  
Velocità d'uscita km/h 172,90

## FRENATA

da 70 km/h 18,2 metri  
da 90 km/h 29,7 metri  
da 100 km/h 36,8 metri  
da 120 km/h 53,1 metri  
da 130 km/h 61,8 metri  
da 150 km/h 82,7 metri  
da 180 km/h 122,5 metri

## CONSUMI

Urbano 12,8 km/litro  
Extraurbano 16,4 km/litro  
Autostradale 14,9 km/litro  
**medio 14,7 km/litro**

## SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	48,3 km/h
90 km/h	86,8 km/h
130 km/h	124,8 km/h
150 km/h	143,7 km/h
225 km/h (velocità massima)	214,9 km/h

## PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totale 1.589,5 kg  
Asse anteriore 58,0% - 922,0 kg  
Asse posteriore 42,0% - 667,5 kg

## DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 11,80/11,42 metri

## CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura 17,9° C  
Pressione 975,6 hpa  
Umidità 55,1%  
Pneumatici Pirelli Cinturato P7  
235/45 R 18 94 W

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore

\*Le prove di ripresa vengono effettuate con il cambio in posizione "D". I tempi sono simili a quelli rilevati nella prova di accelerazione poiché, quando si preme a fondo l'acceleratore, il cambio seleziona il rapporto più adatto in funzione del sistema di gestione dei rapporti. I dati sono quindi comparabili solo con quelli di altre vetture dotate di cambio automatico.



# PROVA SU STRADA Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition



## IL VERDETTO

linea	<b>8,0</b>	Abbina un design di personalità senza rinunciare a quell'immagine di sobrietà che caratterizza la marca. Piacevole il nuovo design del frontale.
posto di guida	<b>8,0</b>	Facilmente adattabile a guidatori di qualsiasi taglia grazie alle ampie regolazioni di sedile e sterzo. Spazio generoso in ogni direzione.
ergonomia dei comandi	<b>8,0</b>	Intuitivi anche i comandi secondari: tutto è a portata di mano. Un po' inusuale l'alloggiamento del pulsante Start sul piantone dello sterzo.
efficienza climatizzatore	<b>8,0</b>	L'impianto automatico bizona porta rapidamente e efficacemente in temperatura l'abitacolo, è potente e sensibile alle regolazioni.
abitabilità anteriore	<b>8,0</b>	Non ci si può davvero lamentare: lo spazio è molto generoso anche in altezza. Sedili sagomati bene, accoglienti e contenitivi.
abitabilità posteriore	<b>9,0</b>	Pochi limiti in larghezza, accessibilità molto buona: nessun problema a sistemarsi comodamente, anche quando si viaggia in tre.
capacità bagagliaio	<b>9,0</b>	Vano bagagli di forma regolare, molto ampio e ottimamente sfruttabile. Soglia di carico bassa. Portellone grande e funzionale.
visibilità	<b>7,5</b>	L'attacco alto del lunotto non agevola la percezione degli ingombri in retromarcia. Sensori posteriori di serie.
motore	<b>8,0</b>	Generoso di coppia, soddisfa sia per regolarità di funzionamento sia per silenziosità e garantisce una progressione sempre corposa.
cambio	<b>8,0</b>	Non fa rimpiangere la trasmissione manuale: le cambiate avvengono in maniera quasi impercettibile, passaggi marcia sempre rapidi.
sterzo	<b>8,0</b>	Progressivo e sufficiente pronto nella risposta, non si alleggerisce troppo all'aumentare della velocità. Buona anche la precisione.
freni	<b>8,5</b>	Comando efficace e ben modulabile anche dopo un uso intenso. Gli spazi di arresto restano contenuti anche da velocità molto elevate.
tenuta di strada	<b>8,0</b>	L'assetto contiene con efficacia i movimenti del corpo vettura. Rollio mai elevato. E' una station sicura e efficace anche sui tracciati misti.
stabilità	<b>8,0</b>	Risponde con reazioni misurate anche nei cambi di direzione più rapidi. Riallineamenti progressivi. Infonde sempre grande sicurezza.
accelerazione	<b>8,0</b>	Più che soddisfacente: offre spunti piuttosto vivaci nonostante la mole. Nello 0-100 km/h il tempo rilevato peggiora il dato dichiarato.
ripresa	<b>8,0</b>	Risposta in ripresa pronta e progressiva anche ai regimi più bassi. Tempi nel complesso accettabili, tenuto conto della tipologia di vettura.
velocità massima	<b>8,5</b>	Manca di poco il dato dichiarato dalla Casa, ma con quasi 215 km/h resta pur sempre una station wagon molto rapida.
consumo urbano	<b>8,0</b>	In città riesce a difendersi bene, con medie d'uso molto interessanti e che si avvicinano ai 13 chilometri con un litro.
consumo autostradale	<b>8,5</b>	La percorrenza media è di quasi 15 km/litro, un valore molto buono per una berlina nata per viaggiare. Notevole l'autonomia.
confort	<b>8,5</b>	Convince pienamente: motore mai rumoroso anche a andatura elevata, abitacolo ben insonorizzato, sospensioni efficaci anche sullo sconnesso.
dotazioni di serie	<b>8,0</b>	Completa sotto il profilo della sicurezza, propone tutto l'indispensabile. Vettura ben equipaggiata, optional non troppo costosi.
finiture	<b>8,0</b>	Di buona qualità sia per la scelta dei materiali di rivestimento sia per la precisione degli assemblaggi. L'esecuzione è generalmente curata.
prezzo	<b>8,0</b>	Il modello in prova supera i 40 mila euro, cifra non esageratamente elevata tenuto conto dei numerosi optional inclusi.
<b>8,1</b>		<b>votazione media</b>

## I DATI DELLA CASA

### Motore

Ciclo Diesel, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco in ghisa, testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta common rail, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore ossidante. - Potenza max 150 Cv (110 kW) da 3.500 a 4.000 giri/min. - Potenza specifica 76,2 Cv/litro (55,9 kW/litro). - Coppia max 340 Nm (34,7 kgm) da 1.750 a 3.000 giri/min. - Cilindrata 1.968 cc; alesaggio 81 mm; corsa 95,5 mm. - Circuito di raffreddamento 6,5 litri; olio motore 5 litri. Alternatore 140 A, batteria 72 Ah.

### Trasmissione

Trazione anteriore. Cambio automatico a doppia frizione 6 marce. Rapporti: I° 3,460, II° 2,050, III° 1,300, IV° 0,900, V° 0,910, VI° 0,760. RM 3,990. Rapporto finale n.d.

### Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a ruote indipendenti, bracci multipli oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettroidraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 7,0x17"; pneumatici 215/55 R 17. Ruota di scorta: kit di riparazione.

### Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 66 litri.

### Dimensioni e pesi

Passo 284,1 cm; carreggiata anteriore 158,4 cm; carreggiata posteriore 157,2 cm. - Lunghezza 485,6 cm; larghezza 186,4 cm; altezza 147,7 cm. - Peso in ordine di marcia 1.520 kg; a pieno carico 2.085 kg; rimorchiabile 2.000 kg. - Capacità bagagliaio 660/1.950 litri.

### Prestazioni

Velocità massima 216 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 9,0 secondi. - Rapporto peso/potenza 10,1 kg/Cv (13,8 kg/kW). - Consumo urbano 5,4 litri/100 km (18,5 km/litro); extraurbano 4,2 litri/100 km (23,8 km/litro); combinato 4,6 litri/100 km (21,7 km/litro).

### Prezzo base di listino

33.150 Euro - garanzia: vettura 2 anni/km illimitati - verniciatura 3 anni/km illimitati.







**IDENTITÀ**

**CILINDRATA**

**1.318 CC**

**VELOCITÀ MAX**

**184,3 KM/H**

**DA 0 A 100"**

**10,694 SEC**

**PERCORRENZA**

**MEDIA**

**15,7 KM/L**

**PREZZO**

**17.700 EURO**

Dati rilevati

**PRO&CONTRO**

**PRO**

**ASSETTO**

**CONTRO**

**SCELTA DI ALZABBI**

**MATERIALI**

La terza generazione della monovolume nipponica ha un look più moderno e personale, un abitacolo spazioso e versatile e consumi inferiori. Ma non costa poco ed è lenta in ripresa

**Dario Chiozzotto foto di Thomas Maccabelli**

# SI CAMBIA MUSICA



PROVA SU STRADA

## Honda Jazz 1.3 Elegance Navi ADAS

La nuova Jazz vanta volumi scolpiti e un frontale che ricorda ora la più grande HR-V. I cerchi in lega a cinque doppie razze da 16" sono di serie sulla Elegance Navi ADAS, così come le luci diurne a led.



**Tenendo l'ago oltre i 4.000 giri, la grinta non manca e nel classico 0-100 km/h impiega poco più di 10 secondi**





**P**er Honda, è uno dei modelli più importanti. Non l'avreste mai detto, vero? Eppure delle due precedenti generazioni Jazz sono state vendute nel mondo oltre 5,5 milioni di unità e solo in Europa rappresenta il 25% delle intere

immatricolazioni annue. Il tutto a conferma dei tanti, e validi, contenuti di un modello che in Italia non ha sinora raccolto il successo sperato, giocando spesso un ruolo da outsider tra le piccole anche per l'assenza di un piccolo td in gamma. Honda ci riprova ora con questa terza generazione, che resta fedele ai precetti originari, ma giunge a una completa maturità, con ingombri

leggermente maggiori, un abitacolo ancora più spazioso e versatile e una migliore guidabilità. Difetti? Continua a mancare un motore td e le riprese sono un po' penalizzate dalla mancanza di vivacità ai bassi regimi del nuovo 1.3.

### Come è fatta

La nuova arrivata offre volumi scolpiti e un design più in linea con i modelli recenti, vedi il frontale che riprende nei tratti quello della recente HR-V. Gli ingombri maggiori e soprattutto il passo più generoso, 2,53 metri, consegnano un abitacolo ancora più spazioso e versatile. Una volta accomodati a bordo, il passo in avanti è sensibile, con un ambiente luminoso e una plancia più moderna. La seduta resta piuttosto alta e la pedaliera è un po' disassata, ma le numerose

registrazioni di volante e sedile permettono di trovare facilmente la posizione corretta. La strumentazione resta piuttosto classica, con tachimetro e contagiri analogici ben leggibili e integrati da un ampio display digitale (trip computer). La vera novità si trova al centro della plancia, con il nuovo display touch screen da 7 pollici inclinato verso il guidatore e, poco più in basso, i comandi del climatizzatore, anch'essi a sfioramento. Per telecomandi e cellulari si può contare sia sui vani collocati di fronte alla leva del cambio, sia su un pratico cassetto posizionato a sinistra del piantone. Ancora più sensibili i miglioramenti per gli eventuali passeggeri posteriori grazie al passo maggiore. Accedere al divano è facile grazie all'angolo di apertura di quasi 90° delle portiere e poche altre rivali garantiscono così tanto spazio ad altezza gambe; merito di un piccolo trucco, il collocamento del serbatoio sotto il pianale, in posizione centrale. Due adulti viaggiano davvero comodamente anche per lunghi tratti. La versatilità è invece garantita dai "Magic Seats" di serie che si possono reclinare facilmente in avanti ed hanno le sedute alzabili in verticale e bloccabili per caricare oggetti anche ingombranti. Non ultimo, è cresciuta anche la capacità di carico (+17 litri) di 354 litri standard, ampliabili a 1.314







# PROVA SU STRADA Honda Jazz 1.3 Elegance Navi ADAS

litri sempre ben sfruttabili grazie a un vano ampio e ben livellato.

## Tecnica e sicurezza

La Honda Jazz è realizzata su un pianale completamente nuovo, impiegato anche per la recente HR-V, ma vanta uno schema delle sospensioni classico, con l'avantreno di tipo McPherson e il retrotreno con barra di torsione ad H. Il settaggio di molle e ammortizzatori, più frenati rispetto al modello giapponese, è stato modificato tenendo in mente i gusti dei guidatori europei, allo stesso modo del servosterzo elettrico, che vanta un rapporto di demoltiplicazione più diretto. Il quattro cilindri 1.3 è nuovo per la Jazz e sostituisce le due unità a benzina precedenti, l'1.2 e l'1.4. Si tratta di un'unità moderna in lega leggera con distribuzione bialbero, 16 valvole, Euro 6 e con un rapporto di compressione piuttosto elevato: 13,5:1. Sul banco a rulli ha erogato 105,9 Cv contro i 102 Cv dichiarati, ma una coppia leggermente inferiore con 121,5 Nm erogati a 5.850 giri/min contro i 123 Nm promessi dalla Casa nipponica. Davvero completa la dotazione di sicurezza, con numerosi sistemi di assistenza alla guida tra cui l'avviso di collisione frontale, quello di abbandono della corsia, il riconoscimento dei segnali stradali, il sistema di regolazione automatica degli abbaglianti e l'Honda City-Brake Active per la frenata d'emergenza. La nuova Jazz, lo ricordiamo, ha conquistato il massimo punteggio, 5 stelle, nei crash test euroNCAP.

## Su strada

E' cresciuta, ma non troppo, questa terza generazione, che resta sotto i 4 metri e conferma dunque la sua vocazione cittadina. Agile, grazie agli ingombri accettabili, leggera, sono 1.104 i kg segnati sulla nostra bilancia e pratica, grazie al diametro di volta contenuto, la Jazz si muove senza difficoltà alcuna nelle trafficate vie del centro. A mancare è solo un po' di prontezza, con una risposta un po' lenta ai comandi del gas e una coppia massima erogata davvero molto in alto: 121,5 kgm a 5.850 giri/min. Il nuovo 1.3 ama gli elevati regimi di rotazione, prendendo letteralmente vita attorno ai 4.000 e garantendo, tenendolo oltre tale soglia, tempi del tutto accettabili, come testimoniano i dati del nostro Centro Prove. Le prestazioni complessive sono poi assecondate positivamente da un telaio che ripropone, affinate, le doti della precedente, con un comportamento intuitivo grazie a uno sterzo più sensibile e preciso anche in velocità e un cambio a sei marce manuale dall'ottima manovrabilità. Insomma, anche affrontando un percorso misto ad andatura brillante si dimostra sempre divertente e infonde una piacevole sensazione di sicurezza. E' poi un'ottima compagna viaggio, anche nelle trasferte più lunghe, a patto di ricorrere spesso proprio al cambio per ottenere riprese un po' incisive, penalizzate, anche in questo caso dalla poca coppia erogata ai bassi regimi e dalla rapportatura lunga di quinta e sesta. Una scelta che premia invece i consumi con percorrenze di rilievo, come confermano i 14,5 km/l rilevati in città e la media complessiva di 15,7 km/l. **A**

La strumentazione è classica, la vera novità è l'ampio schermo a 7" del sistema Honda Connect touch, con i comandi clima collocati un po' più in basso. Più nascosti invece, i pulsanti a sinistra del piantone, mentre per telecomando e cellulare si può contare su un pratico pozzetto davanti alla leva del cambio manuale. Grazie al passo maggiore, sul divano trovano spazio due adulti, con ampia libertà specie a livello gambe. Anche la capacità di carico del bagagliaio, regolare e ben rivestito, è cresciuta di 17 litri, raggiungendo i 354 litri, ampliabili a 1.314, valori al top della categoria.

## DOTAZIONI DI SERIE

Abs+Ebd+Brake Assist  
Air bag (6)  
Allarme collisione frontale Fcw  
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori  
Antifurto protezione perimetrale  
Avviso allontanamento dalla corsia Ldw  
Bracciolo anteriore  
Cappelliera  
Cerchi in lega leggera 16"  
Cinture di sicurezza Elr e fissaggi Isofix  
Climatizzatore automatico  
Computer di bordo Multi Information Display  
Cruise control con limitatore di velocità intelligente Isa  
Fari abbaglianti automatici Hss  
Fari fendinebbia  
Honda Connect con sintonia Cd+6 altoparlanti e comandi al volante  
Ingresso Aux-In+Usb+ingresso Hdmi  
Interni in tessuto/microfibra nero  
Luci diurne anteriori a led  
Lunotto e vetri laterali posteriori oscurati  
Navigatore satellitare integrato Garmin+radio digitale dab  
Poggiatesta anteriori attivi  
Prese accessori frontale/bracciolo  
Retrocamera per parcheggio  
Riconoscimento segnaletica stradale Tsr  
Sedili anteriori regolabili in altezza e riscaldabili  
Sedili magici posteriori  
Sensori di parcheggio anteriori e posteriori  
Sensori luci e pioggia e sensore pressione pneumatici Dws  
Servosterzo elettrico Motion Adaptive  
Sistema di frenata attiva in città Ciba  
Smart Key con pulsante di accensione  
Specchi retrovisivi regolabili+riscaldabili+richiudibili elettricamente  
Start & Stop  
Tasche portaoggetti su schienale guidatore e passeggero  
Timer spegnimento fari  
Vani portaoggetti nel bagagliaio  
Vivavoce Bluetooth  
Volante regolabile in pelle

## DOTAZIONI OPZIONALI

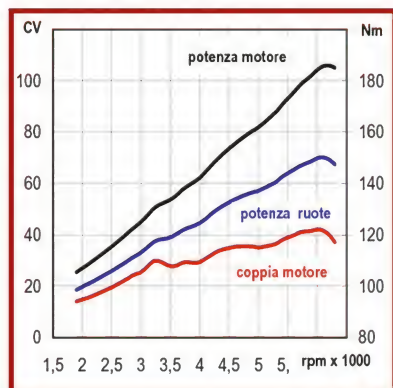
Vernice metallizzata **650 euro**  
N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata  
**PREZZO DELLA VETTURA PROVATA 18.350 euro**





# I risultati del Centro Prove

## AL BANCO PROVA



Il motore della nuova Jazz presenta un'erogazione piuttosto omogenea e con valori rilevati di potenza e coppia in linea con quanto dichiarato dalla Casa. Il grafico mostra le curve caratteristiche molto lineari con quella di coppia un po' più "mossa", pur non soffrendo di particolari flessioni. L'abitacolo nel complesso è abbastanza bene insonorizzato dalla rumorosità esterna.

## POTENZA MASSIMA

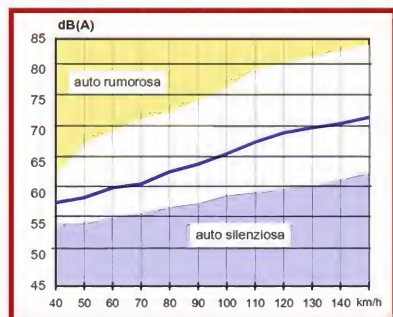
al motore: (Cv 102) Cv 105,9 a 6.160 giri/min  
alle ruote in V: Cv 70,2 a 6.100 giri/min

## COPPIA MASSIMA

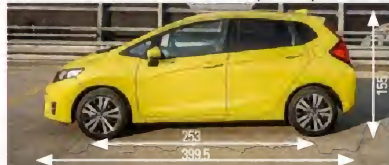
Nm: (Nm 123) 121,5 a 5.850 giri/min

## RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 64,7 decibel  
a 130 km/h: 70,6 decibel  
a 150 km/h: 72,3 decibel  
a velocità massima (184,3 km/h): 80,6 decibel



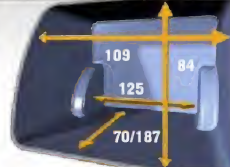
## LE MISURE ESTERNE (IN CM)



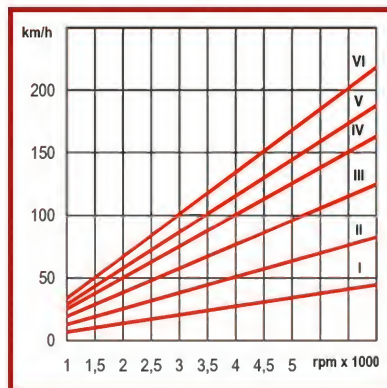
## LE MISURE INTERNE (IN CM)



## CAPIENZA 354/1.314 litri



## VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



## VELOCITÀ MASSIMA

In V a 6.350 giri/min.

valore medio 184,0 km/h  
valore massimo (km/h 190) **184,3 km/h**

## ACCELERAZIONE

0-50 km/h 3,414 sec.  
0-70 km/h 5,796 sec.  
0-90 km/h 8,946 sec.  
**0-100 km/h (11,2 sec.) 10,694 sec.**  
0-130 km/h 18,441 sec.  
0-150 km/h 26,114 sec.  
0-400 metri 17,576 sec.

Velocità d'uscita km/h 127,50

**0-1.000 metri 32,389 sec.**

Velocità d'uscita km/h 158,90

## RIPRESA IN V MARCIA

50-80 km/h 10,696 sec.  
80-100 km/h 7,439 sec.  
100-120 km/h 9,103 sec.  
120-140 km/h ---  
1.000 metri da 50 km/h 36,788 sec.  
Velocità d'uscita km/h 138,20

## RIPRESA IN VI MARCIA

80-100 km/h 10,497 sec.  
100-120 km/h 11,738 sec.  
120-140 km/h ---  
1.000 metri da 80 km/h 32,892 sec.  
Velocità d'uscita km/h 133,40

## FRENATA

da 70 km/h 19,0 metri  
da 90 km/h 31,9 metri  
da 100 km/h 39,5 metri  
da 120 km/h 56,9 metri  
da 130 km/h 66,5 metri  
da 150 km/h 89,3 metri

## CONSUMI

Urbano 14,5 km/litro  
Extraurbano 18,3 km/litro  
Autostradale 14,2 km/litro  
**medio 15,7 km/litro**

## SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	47,7 km/h
90 km/h	85,4 km/h
130 km/h	123,1 km/h
150 km/h	141,9 km/h
198 km/h (velocità massima)	184,3 km/h

## PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totale 1.104,0 kg  
Asse anteriore 62,3% - 687,5 kg  
Asse posteriore 37,7% - 416,5 kg

## DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 11,19/10,75 metri

## CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura 17,6° C  
Pressione 981,6 hpa  
Umidità 61,4%  
Pneumatici Pirelli Winter Snowcontrol 190  
185/55 R 16 87 T

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore





## IL VERDETTO

linea	<b>8,0</b>	E' un po' più sportiva, moderna e e meno anonima che in passato, con volumi più scolpiti e un frontale che ricorda la HR-V.
posto di guida	<b>8,5</b>	Le regolazioni di sedile e volante, in altezza e profondità, permettono di trovare facilmente la posizione corretta; la seduta è alta.
ergonomia dei comandi	<b>7,5</b>	Facili da trovare e da usare quelli principali, tranne i pulsanti a sinistra del piantone. Un po' troppo affollato di comandi il volante multifunzione.
efficienza climatizzatore	<b>8,5</b>	Un clima automatico monozona potente, facilmente regolabile grazie ai comandi touch screen, e con ben cinque bocchette anteriori.
abitabilità anteriore	<b>8,5</b>	Lo spazio è davvero abbondante in ogni direzione, soprattutto in altezza, e l'accesso risulta sempre agevole.
abitabilità posteriore	<b>8,0</b>	Due adulti viaggiano comodi grazie al notevole spazio disponibile per le gambe. L'accessibilità è garantita dall'ampio angolo delle portiere.
capacità bagagliaio	<b>8,0</b>	Vano regolare, ben rivestito e ampio, con 354 litri standard ampliabili a 1.314 litri. La soglia di accesso non è troppo alta.
visibilità	<b>7,5</b>	Buona quella anteriore, un po' penalizzata quella di 3/4 posteriore; molto utile in manovra la telecamera offerta di serie.
motore	<b>7,5</b>	Ha erogato al banco quasi 4 Cv in più (105,9 Cv), ma difetta in prontezza sotto i 4.000 giri/min e la coppia massima è erogata molto in alto.
cambio	<b>8,5</b>	Un sei marce manuale dalla corsa corta e sempre ben manovrabile; leggera da azionare anche la frizione.
sterzo	<b>8,0</b>	Poco pesante in città, vanta una migliore prontezza che in passato e mantiene un buon carico anche in velocità.
freni	<b>7,5</b>	In città il comando non è molto modulabile, ma gli spazi di frenata sono migliorati rispetto alla precedente, anche alla alte andature.
tenuta di strada	<b>8,5</b>	A suo agio anche sui percorsi tortuosi, trova rapidamente l'appoggio in curva e non impensierisce nelle manovre di emergenza.
stabilità	<b>8,5</b>	E' sempre ben bilanciata e, grazie al passo e alle carreggiate più ampie, non è mai in difficoltà. Retrotreno stabile e riallineamenti sicuri.
accelerazione	<b>8,5</b>	E' brillante e più rapida del dichiarato: in 10,69 secondi da 0 a 100 km/h contro gli 11,2 secondi promessi dalla Casa.
ripresa	<b>7,0</b>	Tempi sempre piuttosto lunghi, dovuti sia alla rapportatura del cambio che alla coppia massima, erogata molto in alto.
velocità massima	<b>8,0</b>	Non raggiunge gli ottimistici 190 km/h dichiarati, ma gli oltre 184 km/h rilevati in sesta sono un punta interessante per una compatta.
consumo urbano	<b>9,0</b>	14,5 km/l sono un'ottima percorrenza, garantita anche dal nuovo e moderno 1.3 a benzina e dal peso contenuto (1.104 kg).
consumo autostradale	<b>8,5</b>	Grazie anche alla sesta di riposo e alla buona ricercatezza aerodinamica, la Jazz non delude, percorrendo senza troppe accortezze 14,2 km/l.
confort	<b>7,5</b>	Ad andatura stabilizzata è silenziosa e solo agli alti regimi il timbro del motore diviene avvertibile. Discreto l'assorbimento delle sospensioni.
dotazioni di serie	<b>8,5</b>	L'allestimento Elegance è davvero completo di tutto, con clima, cerchi da 16", sedili riscaldabili, navigatore e 6 air bag. Pochi gli optional.
finiture	<b>8,0</b>	La cura costruttiva è notevole, con giochi ridotti e allineamenti corretti, meno ricercati i materiali, con alcune plastiche rigide al tatto.
prezzo	<b>7,0</b>	Non è certo economica, ma i 17.700 euro richiesti sono in parte giustificati dalla dotazione completa e dai tanti validi contenuti.
<b>8,0</b>		<b>votazione media</b>

### I DATI DELLA CASA

#### Motore

Ciclo Otto, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione elettronica integrata con l'accensione. - Catalizzatore a 3 vie con sonda lambda. - Potenza max 102 Cv (75 kW) a 6.000 giri/min. - Potenza specifica 77,4 Cv/litro (56,9 kW/litro). - Coppia max 123 Nm (12,5 kgm) a 5.000 giri/min. - Cilindrata 1.318 cc; alesaggio 73 mm; corsa 78,7 mm. - Circuito di raffreddamento n.d.; olio motore n.d. Alternatore 130 A, batteria 70 Ah.

#### Trasmissione

Trazione anteriore. Frizione monodisco a comando idraulico. Cambio manuale 6 marce. Rapporti: I° 3,461, II° 1,869, III° 1,235, IV° 0,948, V° 0,809, VI° 0,688. RM 3,307. Rapporto finale 4,625.

#### Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a barre di torsione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettroidraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 7,0Jx16"; pneumatici 185/55 R 16. Ruota di scorta: kit di riparazione.

#### Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 40 litri.

#### Dimensioni e pesi

Passo 253 cm; carreggiata anteriore 147,7 cm; carreggiata posteriore 146,6 cm. - Lunghezza 399,5 cm; larghezza 169,4 cm; altezza 155 cm. - Peso in ordine di marcia 1.066 kg; rimorchiabile 1.000 kg. - Capacità bagagliaio 354/1.314 litri.

#### Prestazioni

Velocità massima 190 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 11,2 secondi. - Rapporto peso/potenza 10,5 kg/Cv (14,2 kg/kW). - Consumo urbano 6,2 litri/100 km (16,1 km/litro); extraurbano 4,5 litri/100 km (22,2 km/litro); combinato 5,1 litri/100 km (19,6 km/litro).

#### Prezzo base di listino

17.700 Euro - garanzia: vettura 3 anni/100.000 km - verniciatura 3 anni/km illimitati.







# SILENZIO SI CORRE

Alla seconda stagione la Formula E mostra grande vitalità tecnica e piloti di alto livello. Il format, con gli eventi che si svolgono nelle città favorisce lo spettacolo e la presenza di pubblico. Gli appassionati possono assistere a tutte le gare in diretta su Rai Sport. Abbiamo chiesto a un tecnico e a un pilota quali sono le differenze con le vetture tradizionali

di Eugenio Mosca

**I**l mondo dell'automobile guarda avanti, verso una mobilità sempre più sostenibile che pare decisamente orientata alla propulsione elettrica, e ovviamente l'automobilismo sportivo non può snobbare questa realtà. Così, dopo che le massime categorie dell'automobilismo "tradizionale", Formula 1 e LMP1 (i prototipi che disputano il WEC e la 24 Ore di Le Mans), hanno sposato già da alcuni anni la causa dell'ibrido, dallo scorso inverno la Fia ha fatto una scelta ancora più estrema dando il via alla Formula E, sotto la gestione di Alejandro Agag. Una categoria che ha come obbiettivo primario la promozione dell'immagine delle automobili "full electric" ma anche quello di aiutare, perché ovviamente la ricerca principale è quella che viene portata avanti dai grandi gruppi automobilistici, lo sviluppo della tecnologia dei veicoli a zero emissioni testando situazioni limite come quelle che si verificano in gara. Partita l'inverno scorso (2014-2015) un po' in sordina, quasi come una sorta di esperimento con vetture tutte uguali, dopo una stagione di rodaggio la Formula E si presenta con una grande vitalità potendo vantare una netta evoluzione sia dal punto di vista tecnico sia sotto il profilo sportivo e dello spettacolo, grazie a una serie di scelte azzeccate relativamente al format degli eventi

e soprattutto al fatto che si correrà in alcune capitali europee e dei cosiddetti paesi emergenti. Inoltre, gli appassionati italiani potranno seguire tutti gli 11 round di questa stagione in diretta TV su Rai Sport.

## Solo in città

Il format degli eventi è ideale per creare spettacolo. Tutto si svolge in una sola giornata: prove libere, qualifiche e gara, di circa 40 minuti con sosta obbligatoria per cambio vettura, dato che un solo pacco batterie non ha la necessaria autonomia per portare a termine la gara. Quindi l'attività in pista, e nei box, si succede a ritmo incalzante e il pubblico non ha certo tempo per annoiarsi. Inoltre si corre sempre su tracciati cittadini, che oltre ad essere spettacolari sono l'ideale per avvicinare il pubblico e organizzare eventi di contorno alla gara. Quindi un grande happening, ma anche un messaggio chiaro per quella che potrebbe rappresentare la prossima frontiera della mobilità cittadina e non solo. Azzeccato anche il calendario, che per buona parte si incastra nel periodo morto della F. 1.

## Schieramento di alto livello

Fin dall'inizio la Formula E ha cercato di guadagnare consensi e credibilità coinvolgendo piloti di nome, con un passato in Formula 1: da

**Stephane Sarrazin** vola con la sua Venturi sopra i cordoli del circuito cittadino di Punta del Este.





## Calendario 2015-2016

24	ottobre 2015	Pechino Cina
7	novembre 2015	Petrajaya Malesia
19	dicembre 2015	Punta del Este Uruguay
6	febbraio 2016	Buenos Aires Argentina
12	marzo 2016	Mexico City Messico
2	aprile 2016	Long Beach USA
23	aprile 2016	Parigi Francia
21	maggio 2016	Berlino Germania
4	giugno 2016	Mosca Russia
2-3	luglio 2016	Londra Gran Bretagna (2 gare)

**Il gruppone delle Formula E si avventa sulla prima staccata dell'E-Prix di Punta Del Este. Le fasi della partenza sono ancora più spettacolari nel contesto di un circuito cittadino. Nell'altra pagina: il capoclassifica Sebastien Buemi, sopra, al volante della Renault e.Dams. Sotto: Loic Duval con la monoposto Dragon Racing.**

Nelson Piquet Jr., che ha conquistato il titolo la scorsa stagione, a Bruno Senna, Nick Heidfield, e altri ancora tra cui i nostri Jarno Trulli e Vitantonio Liuzzi, dando a volte l'impressione di una sorta di cimitero di elefanti. Invece, come sottolinea a parte Michela Cerruti, da questa stagione le cose paiono radicalmente cambiate, perché accanto a tanti ex della Formula 1, otto su venti e tutt'altro che pensionati a partire dall'ex campione iridato Villeneuve, sono arrivati diversi giovani di belle speranze, come Robin Frijns, Antonio Felix da Costa e Nathanael Berthon, ma anche ottimi professionisti come Stefan Sarrazin, Loic Duval e Sam Bird, oltre a Simona De Silvestro in rappresentanza del gentil sesso. Insomma, una griglia davvero bella tosta, come possono vantare poche altre categorie attuali nel motorsport. Così come a dare sostanza contribuisce la presenza di diversi marchi automobilistici: Renault, Audi, Venturi, Mahindra, fino all'ultimo arrivato, Jaguar, che ha da poco comunicato ufficialmente il proprio rientro nelle competizioni scegliendo proprio la Formula E. Per la cronaca, dopo tre gare disputate, a contendersi il solitario primato in classifica sono proprio due ex F. 1, Sebastien Buemi con la Renault e.Dams e Lucas di Grassi al volante della Abt Schaeffler Audi, staccati di un solo punto. Ma il campionato è ancora lungo.

### Più libertà tecnica

Rispetto alla scorsa stagione quando il pacchetto vettura era uguale per tutti (telai Dallara-Spark, motori Renault, cambio Hewland a 5 rapporti, pacco batterie Williams) quest'anno il regolamento

tecnico consente maggiore libertà, lasciando ai 10 team iscritti la possibilità di diventare Costruttori, almeno in parte, potendo montare sui telai Dallara-Spark un proprio propulsore e relativo inverter, sistema di raffreddamento, cambio e alcune parti delle sospensioni dovendo però mantenere i portamozz, così come resteranno uguali per tutti la parte aerodinamica delle monoposto e le batterie. Otto team hanno scelto di diventare costruttori, sviluppando in proprio dei sistemi oppure collaborando con altri fornitori per i motori: Abt con Schaeffler; e.Dams con Renault; Mahindra e Nextev con motore proprio; Venturi con motore proprio sviluppato da McLaren che equipaggia anche Dragon; Virgin con DS/Citroën; Andretti e Aguri con motore McLaren. Purtroppo dopo due tentativi di partecipazione ha alzato bandiera bianca il team Trulli motorizzato Motomatica. E a seconda delle motorizzazioni i vari team hanno anche diversificato il cambio, con e.Dams che ad esempio utilizza solo due rapporti mentre altri Costruttori utilizzano cambi a quattro o cinque rapporti. La potenza massima delle batterie è rimasta invariata a 200 kW in qualifica (equivalenti a 270 Cv) e 150 kW in gara (202 Cv), potenze che a fronte di un peso vettura globale di 888 kg in teoria (perché bisogna tenere conto dei consumi) consentirebbero una accelerazione 0-100 km/h in 3" e una velocità massima di 225 km/h, con una capacità di 28 kWh massimi a vettura disponibili per completare la gara. Va detto che ogni pilota ha a disposizione due vetture per portare a termine la gara, con il curioso cambio obbligatorio di monoposto a



metà gara, per il quale c'è un tempo minimo fissato per ragioni di sicurezza. Inoltre, grazie al "fan boost" i tre piloti più votati dal pubblico via internet possono contare su una potenza aggiuntiva di 30 kW (40 Cv) da utilizzare per 5" a vettura durante la gara. Sono rimasti invariati anche gli pneumatici "ognitempo" Michelin da 18".

## Il tecnico: risparmiare per vincere

Per comprendere meglio la filosofia tecnica della Formula E abbiamo chiesto lumi a Massimo Del Prete, un tecnico "polivalente" di grande esperienza che lavora su varie tipologie di vetture "tradizionali" (Turismo, Gran Turismo, Fuoristrada) e dalla scorsa stagione in forza alla Venturi.

### Come cambia l'approccio del tecnico alla Formula E?

"Innanzitutto è bello avere a che fare con una cosa nuova, che richiede un reset a livello di filosofia. Qui ci sono più variabili rispetto a una vettura convenzionale. Ad esempio a livello di set up la scelta non è più indirizzata alla performance pura ma alla scorrevolezza. Certamente si cerca sempre di minimizzare l'eventuale sottosterzo o sovrasterzo, ma anche se non si ottiene un bilanciamento perfetto è determinante avere una vettura scorrevole, che non ti costringe a fare troppi "lift".



## Il pilota

### Si sviluppano altri sensi

Come cambia per un pilota la guida della Formula E? Lo abbiamo chiesto a Michela Cerruti, nella foto insieme ai compagni del team Bmw con cui ha vinto al Nürburgring, che oltre ad avere corso con varie tipologie di vetture convenzionali (Turismo, Gran Turismo, Monoposto) la scorsa stagione ha disputato anche alcune gare al volante della Formula E del team Trulli.

"Le due maggiori differenze rispetto alle vetture tradizionali sono la mancanza del rumore, che potrà sembrare banale invece per un pilota è un'indicazione molto utile nello stile di guida, e la gestione del consumo della batteria. Quindi si sviluppano altri sensi, prestando maggiore attenzione visiva agli strumenti sul cruscotto e modificando lo stile di guida in determinate fasi di gara. Perciò c'è un compito più strategico del pilota, che certamente viene aiutato anche dal muretto box ma che deve imparare a gestire direttamente. Infatti, quando si vedono piloti che in alcune fasi di gara riescono a fare una differenza enorme significa che sono riusciti a trovare il migliore compromesso risparmiando energia, rilasciando prima l'acceleratore e tirando la paletta "rigen" per recuperare energia, senza perdere troppo tempo in pista. Quindi riescono a combattere e superare pur andando un po' di conserva". Da fuori non sembrano molto veloci

queste monoposto, al volante sono appaganti?

"In termini assoluti è vero che non sono velocissime. Però ogni vettura diventa difficile da portare al limite. Anche perché non sono vetture facili da guidare: data la difficoltà di portare in temperatura i freni in carbonio spesso si verifica il bloccaggio in staccata, oppure la macchina parte in sovrasterzo perché il livello di grip non è dei migliori, sia per gli pneumatici di tipo stradale sia per il fondo irregolare. Ed essendo una vettura piuttosto pesante e con una distribuzione dei pesi sbilanciata al posteriore, quando parte in sovrasterzo ha molta inerzia e diventa difficile da controllare. Perciò come performance queste monoposto sono distanti da una formula tradizionale, ma le variabili accennate rendono tutto molto movimentato. E quindi divertente per noi piloti".

Scorrendo la griglia di partenza ci sono moltissimi piloti validi eppure sembra una sorta di categoria di ripiego, è così?

"Forse la scorsa stagione, ma attualmente non è così. Il concetto di questa categoria è qualcosa di nuovo e diverso da ogni altra. E lo si vede soprattutto in questa

stagione, perché si è creato un ambiente di grandi professionisti sia sotto il profilo tecnico sia per quanto riguarda i piloti, con una griglia di partenza con il più alto livello oggi nel motorsport. Ora i piloti vogliono andare in Formula E, anche perché sono entrate le Case ufficiali". Anche tu?

"Se dovessero arrivare delle occasioni le valuterei con interesse".

Gli eventi della Formula E sono votati allo spettacolo, dentro e fuori la pista grazie anche al fatto di correre in città a contatto con il pubblico, cambieresti qualcosa nel format?

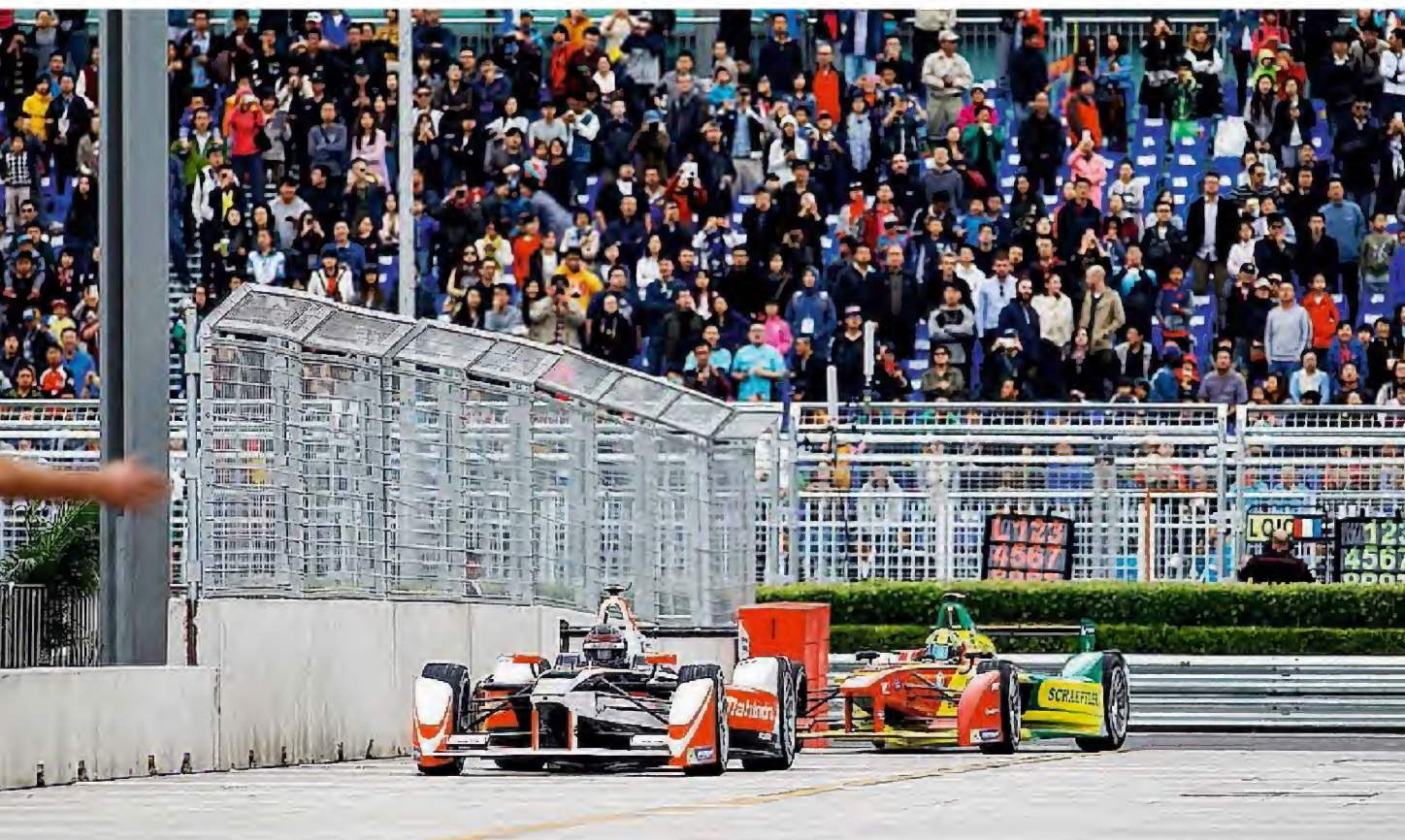
"Il fatto che tutto avvenga in un solo giorno tiene viva l'attenzione del pubblico, che non ha mai tempo di annoiarsi. Per contro è piuttosto critico per i team, perché in caso di incidente importante durante una sessione di prove può diventare difficoltoso riparare la vettura per la gara. Anche il cambio macchina si presta a due valutazioni: come immagine, volendo comunicare che l'elettrico rappresenta una buona soluzione per la circolazione quotidiana, forse non è positivo mostrare che per completare una distanza non lunghissima si è costretti a cambiare macchina, per contro il pubblico si è ormai affezionato allo spettacolo che a volte riserva anche colpi di scena. E' senza dubbio positivo, invece, il contatto con il pubblico, che manca in F. 1"







Sopra: uno dei giovani di belle speranze, Robin Frijns, con la monoposto del team Andretti. A sinistra: gli E-Prix sono anche eventi mondani dove non mancano mai i vip. Qui Jacques Villeneuve ha di che consolarsi per la mancata partenza in Uruguay con l'attrice inglese Naomie Melanie Harris, che ha poi premiato il vincitore Buemi, e due splendide modelle. Sotto: Nick Heidfield con la Mahindra precede Lucas di Grassi con la Abt Schaeffler Audi. Nell'altra pagina: naturalmente la Safety car per la Formula E non poteva che essere elettrica. Il Ceo della categoria, Alejandro Agag, davanti alla Bmw-i8. A destra: il tecnico Massimo Del Prete, che collabora anche con Audi Sport Italia, a colloquio con Andrea Amici.





Cioè?

“Quella procedura che disattiva trazione e carica, una sorta di “folle” che consente di risparmiare carica elettrica. Così come bisogna centellinare il freno elettrico sull’asse posteriore che carica (max 100 kW) la batteria. Inoltre bisogna evitare che si surriscaldino le batterie, perché oltre i 55° non avviene la ricarica e dopo i 63° si accusa una perdita di potenza e non si attiva più il freno elettrico sull’asse posteriore, quindi il pilota deve ripartire in modo differente la frenata”.

**Nella gestione di questi dispositivi il tecnico dà indicazioni al pilota?**

“Nel corso delle prove libere definiamo quanto deve essere il consumo medio per ogni giro in gara, quindi ad ogni passaggio il pilota comunica quanta energia ha consumato e dal muretto, tramite un programma di calcolo, gli indichiamo quanti “lift” deve fare in ogni rettilineo per rientrare nel consumo



programmato. Il segreto è risparmiare, sia per avere l’energia necessaria a concludere la frazione di gara con una buona performance sia per avere energia da spendere per attaccare o difendersi da un altro pilota”.

**Rispetto alla scorsa stagione c’è più libertà tecnica, questo ha favorito l’evoluzione?**

“Certamente, a livello di efficienza. La potenza massima è uguale per tutti, misurata dalla federazione in uscita dalla batteria, perciò si tratta di avere il gruppo motore, inverter (il dispositivo che trasforma la corrente continua della batteria in corrente alternata trifase per il motore) e cambio più efficiente. La libertà tecnica di potersi costruire questi dispositivi ha portato a differenti filosofie. C’è chi utilizza due rapporti, uno per partire e l’altro fisso in gara, sfruttando il vantaggio di non avere i tempi morti di cambiata e consentendo al pilota di restare più concentrato sull’utilizzo degli altri dispositivi, mentre nel nostro caso (Venturi con motore realizzato da McLaren e cambio Hewland) preferiamo utilizzare più rapporti per avere un maggiore regime di rotazione del motore e quindi maggiore efficienza e limitare il surriscaldamento. Comunque, ad ogni gara siamo in grado di coprire una distanza maggiore oppure di avere maggiore potenza disponibile”.

**Quali prospettive vedi per la Formula E?**

“Mi pare un ambiente molto attivo, come conferma l’ingresso di un altro grosso marchio come Jaguar. Quindi decisamente positivo”. **A**



## Formula E in TV

### Tutte le gare in diretta su RAI Sport

La Rai ha acquisito per tre anni i diritti della Formula E e trasmetterà in diretta tutti gli 11 round dell’attuale stagione. Abbiamo chiesto al vice direttore di Rai Sport, Marco Franzelli, i motivi di questa scelta.

“Crediamo sia una competizione interessante sotto il profilo sportivo, tecnologico e sociale. Una scelta fatta prima del problema Volkswagen, che ha portato al cuore il problema emissioni legato ai veicoli che circolano nelle nostre città. Quindi ci sembrava utile poter presentare ai nostri telespettatori una competizione basata sulla tecnologia legata alla propulsione elettrica, un aspetto verso i quali l’industria automobilistica è attenta. Peraltro si corre nelle città, perciò a stretto contatto con la gente”.

Come sono stati i primi riscontri?

“Ovviamente è una competizione che necessita di un certo “rodaggio”. Anche perché i primi E-Prix si sono disputati fuori Europa in orari non molto favorevoli. Tuttavia siamo soddisfatti dell’attenzione che c’è stata (dai 176.000 contatti della diretta di Pechino si è saliti ai 270.000 della gara in Uruguay, con altrettanti per le successive repliche) e credo che con le gare in Europa, ad orari più convenzionali e per il fatto che si correrà in città come Berlino, Parigi, Londra e Mosca, l’attenzione sarà maggiore. Insomma, ci crediamo, perché ci sono diversi elementi interessanti: la durata di gara inferiore all’ora, il cambio vettura che contribuisce a creare emozioni, il “fan boost” che dà modo agli appassionati di intervenire direttamente nella competizione, e molti piloti ex F.

1, a partire da un ex campione del mondo come Jacques Villeneuve. Sarebbe bello che si riuscisse a organizzare una gara anche in una delle nostre città”. Il commento delle gare è affidato a Gianluca Gafforio (nella foto sotto), coadiuvato dal punto di vista tecnico da Michela Cerruti. “E’ un campionato entusiasmante, con tanta bagarre in pista e immagini spettacolari anche grazie ai tracciati cittadini. Sicuramente non è una categoria facile da raccontare e spiegare – ammette il telecronista romano –, ma grazie anche all’aiuto di Michela Cerruti, che oltre ad essere capace ha dimostrato di piacere al pubblico per la carica di simpatia, abbiamo avuto dei riscontri incoraggianti. Credo che la Formula E abbia tutti i numeri per diventare un punto di riferimento per tutti gli appassionati, a partire dai giovani che avendo più dimestichezza con i social network sono attratti dall’innovativo sistema del “fan boost”.







## Correre in batteria

Nel 2016 vedremo due nuovi team nella Formula E, uno di questi sarà quello della Casa inglese che ha in serbo anche un'elettrica per il grande pubblico

Di Lino Garbellini



**U**no dei nuovi arrivi nel campionato di Formula E, stando a quanto riportato da Sky News e Motorsport.com, sarà, udite udite, il gruppo Jaguar. Il nuovo team dovrebbe prendere parte alla terza stagione della Formula E che inizierà a fine 2016. La casa inglese si avvarrà di una partnership con Williams Advanced Engineering, l'azienda che disegna e realizza le batterie per le auto di questa competizione e vanta un'esperienza unica in Formula 1. Sempre stato a quanto dichiarato da Sky News, in concomitanza con l'annuncio della partecipazione in Formula E, la Jaguar presenterà una propria vettura con motore elettrico.

Al momento la Casa non ha rilasciato indiscrezioni, ma attraverso il suo portavoce ha fatto sapere che l'azienda, "valuta sempre nuove opportunità di business e tra queste, sono incluse

un ampio ventaglio di attività, compreso il motorsport".

Le voci sulla nuova possibile squadra nella competizione con motore elettrico arrivano con inaspettato tempismo. Insomma tutto lascia supporre che la new entry della Formula E sarà proprio quella inglese. Più in generale, quella dell'elettrico sembra essere una vera e propria resurrezione che coinvolge molte case automobilistiche.

Porsche è impegnata nella produzione di una super sportiva green, Chevrolet è quasi pronta per svelare la versione finale della Bolt, e sono in molti a seguire le orme di Tesla. Fatte queste considerazioni, non stupisce più di tanto la scelta di Jaguar, intenzionata ad entrare in un palcoscenico che potrebbe diventare un ottimo trampolino di lancio per un possibile modello con propulsione a batterie destinato al consumatore finale. **A**

In alto, ecco come potrebbe presentarsi al via del prossimo campionato la Jaguar Formula E. La Casa inglese ha confermato l'interesse sia per le competizioni sia per le auto di serie.



# ANCHE SU TABLET E SMARTPHONE

ED  
EDISPORT



## COME ACQUISTARE



Scarica gratuitamente l'app Automobilismo di Edisport Editoriale dal tuo Store.

Scegli l'opzione che preferisci:

1 numero - 6 numeri (scegli tu quando scaricarli) - 12 numeri (un anno solare)



# Sport

TEST POLARIS RAZOR 1000 BY DC RACING



# PROVE DI DAKAR





**Partendo dal Polaris Razor 1000 la DC Racing ha realizzato una versione racing, che parteciperà al CIVF, a un prezzo contenuto entro i 35.000 euro. L'abbiamo provato su alcuni dei tracciati dell'impianto di Maggiore e ci ha entusiasmato**  
**Eugenio Mosca – Foto di Luca Mauri**

**A**veva proprio ragione il mitico Steve McQueen nel dire che la corsa è vita e tutto il resto è attesa. Infatti, con l'arrivo delle feste natalizie il motorsport è già in letargo da un pezzo e noi appassionati di motori

cominciamo a sentire una sorta di crisi di astinenza. Certo se ne parla, con qualche notizia più o meno interessante giusto per non spegnere completamente l'interruttore, ma manca l'azione! E non bastano certo le mega abbuffate tipiche del periodo e i tanti brindisi a compensare tale mancanza, anche perché il "digiuno" si prospetta ancora lungo. Meno male che a riaccendere la "luce" ci pensa la Dakar, che già dai primi giorni dell'anno nuovo ci fa tornare a respirare aria di competizione e avventura. Anche se, diciamola tutta, non è più quella di una volta. E poi, qui da noi non è che se ne parli più così tanto. D'altronde, con la pattuglia tricolore, soprattutto delle quattro ruote, ridotta ai minimi termini non è che ci si possa aspettare poi molto. In questa edizione, infatti, sono solo cinque i piloti nostrani in gara: in ordine di partenza; Eugenio Amos (Polaris); Gianpaolo Bedin (Buggy Raitec); Michele Cinotto (Polaris); Bruno Rodi (Desert Warrior); Stefano Marrini (Mitsubishi). Certo, dato il momento economico difficile e visti i costi di partecipazione alla madre di tutte le gare off-road non c'è da meravigliarsi più di tanto di questo assottigliamento rispetto ai tempi d'oro, ma la realtà è che in generale tutto il settore del fuoristrada in Italia è in sofferenza da un po' di anni a questa parte. E manco a dirlo la causa principale di questa crisi è legata ai costi sempre maggiori necessari per correre in questa disciplina: per iscrizioni e logistica, ma soprattutto per la preparazione e gestione dei mezzi. Tanto che per incrementare il numero dei partecipanti da alcuni anni la Federazione Internazionale ha varato una nuova categoria T3 Light, in pratica piccoli buggy con motore motociclistico, proprio per contenere i costi.

#### **Dagli sterrati alle PS**

E proprio durante le feste, un amico esperto preparatore del settore, Leo Corbetta, con alle spalle tredici Dakar "vere" e molti altri raid, mi dice di avere appena terminato un mezzo interessante





Sopra: il "Mostriciattolo" esce in scioltezza da una profonda buca. A destra: in un profondo canale possiamo apprezzare l'ottimo lavoro delle sospensioni nell'assorbire le asperità del terreno e mantenere un buon assetto e trazione. Nell'altra pagina: Il buon rapporto peso potenza consente di superare salite anche impegnative, sopra, e di divertirsi con sovrasterzi in accelerazione.

Ringraziamo lo staff dello Sport Club Maggiore ([www.sportclubmaggiore.it](http://www.sportclubmaggiore.it)) per la gentile disponibilità e assistenza in occasione del test.

per correre in fuoristrada a costi, tutto sommato, contenuti. La base è il Polaris Razor con motore 1000 cc da 110 Cv, commercializzato a un prezzo intorno ai 22.000 euro. Partendo da questa, la DC Racing ha allestito una versione racing, che oltre agli indispensabili accessori omologati obbligatori per correre, come gabbia di sicurezza, sedili, cinture e estintore, è intervenuta irrigidendo telaio e sospensioni, montando ammortizzatori racing, sostituendo le ruote e incrementando le prestazioni del motore a 135 Cv pur senza toccare gli organi interni per non far lievitare troppo il costo finale, contenuto entro i 35.000 euro. Interessante per un mezzo indirizzato al Campionato Italiano Velocità Fuoristrada (CIVT) ma ideale anche per gare più impegnative come le Baja e non solo. Infatti, alla presentazione della Dakar mi aveva meravigliato la notizia che Michele Cinotto avesse deciso di affrontare la gara proprio con un mezzo simile (si tratta del quattro posti, per alloggiare il serbatoio della capacità minima richiesta di 200 lt, però accorciato nel passo) della Polaris. Così come Eugenio Amos, ma anche altri piloti dato che il team italo-francese Xtreme Plus di questi mezzi ne schiera quasi una decina. E poi se ogni volta che gareggia Luna Rossa tutti noi italiani diventiamo navigatori ci sta che con la Dakar in corso noi appassionati di motori si diventi tutti fuoristradisti. Perciò, ricevuto l'invito a provare il mezzo ci siamo trovati al volo in... trasferimento nella "pampa" novarese, presso lo Sport Club Maggiore Off-Road Arena.

## Giocattolo sorprendente

Appena scaricato dal camion il rombo cattivo e le linee grintose e contenute mi suggeriscono per il Razor by DC Racing il simpatico nomignolo di "mostriciattolo". Un appellativo che si rivelerà azzeccato, perché "Lui" ha deciso di meravigliarci facendoci capire successivamente che, forse, sulle prime l'avevamo un po' sottovalutato. La posizione di guida, con il sedile OMP racing comodo e contenitivo, è tradizionalmente alta a vantaggio della visuale, che però è parzialmente disturbata dalla linea del metà parabrezza proprio davanti agli occhi. Situazione che peggiorerà con il fango che si depositerà successivamente. Ricevute le indicazioni sui comandi da Davide Corbetta, montati gli pneumatici artigianali per lo sterrato morbido e fangoso e inserita la trazione 4x4 con l'apposito tasto partiamo dall'area più "hard" del bell'impianto piemontese, quella





preparata con gli ostacoli naturali più accentuati: canali, buche profonde e ripide salite e discese, l'ideale per verificare angoli di attacco e uscita e mettere alla prova la trazione e l'adattamento delle sospensioni agli ostacoli più accentuati così da mantenere il più possibile le ruote attaccate a terra e garantire la trazione. E fin dai primi metri il "Mostriciattolo" ci fa capire che fa sul serio: se il sottoscritto ci crede "Lui" l'ostacolo, anche quello in apparenza più ostico, lo supera in scioltezza. Quindi ci trasferiamo nell'area del tracciato sterrato più veloce (mentre non abbiamo saggiato la pista da Autocross), che si snoda in mezzo al bosco alternando un tratto semirettilineo a tornanti, saliscendi e buche con tanto di acqua e ghiaccio. L'ideale per dare una bella strapazzata al "Mostriciattolo". Ma "Lui" ancora una volta ci sorprende. Il motore è pronto alla risposta e mostra un bell'allungo (grazie anche ad un buon rapporto peso-potenza di 4,5 kg/Cv), le sospensioni svolgono in pieno il loro lavoro assorbendo bene le asperità senza creare scompensi nella linearità dell'assetto. E il fatto di poter tenere sempre le mani sul volante senza la preoccupazione di cambiare è un bell'aiuto nella guida, soprattutto nel misto stretto su terreno accidentato, grazie anche alla precisione e leggerezza dello sterzo. Unico appunto, volendo fare i pignoli, un certo sottosterzo che si manifesta nelle curve più chiuse quando si cerca di anticipare l'accelerazione. Fenomeno a cui abbiamo cercato di porre rimedio, almeno in parte, con una "toccatina" di freno con il piede sinistro in ingresso curva, così da far partire in sovrasterzo il posteriore. Per il resto il "Mostriciattolo" si è veramente fatto apprezzare regalandoci grande divertimento. Certamente i lunghi e veloci percorsi della Dakar magari non sono il suo pane, soprattutto per la velocità di punta limitata a poco più di 100 km/h, ma nel misto è davvero micidiale! **A**







## LA TECNICA

### Telaio irrigidito

Il telaio tubolare di serie è stato irrigidito nella parte inferiore, nelle zone di attacco delle sospensioni e nei punti di attacco della gabbia di sicurezza, saldata. Perciò la parte superiore è profondamente modificata per integrare la struttura della gabbia di sicurezza, saldata, che oltre a proteggere va a irrigidire tutto l'insieme legando la cellula centrale con la parte anteriore e posteriore, oltre a "chiudere" l'accesso laterale all'abitacolo. Tra gli accessori di sicurezza omologati obbligatori per correre i due sedili racing, con apposite staffe di fissaggio, e le cinture di sicurezza a quattro punti. Mantenendo gli stessi punti di attacco, sono stati montati i doppi triangoli anteriore e i puntoni longitudinali posteriori più grossi e resistenti, con boccole più rigide in Vulkollan, così come i semiassi maggiorati e la barra antirollio posteriore maggiorata e regolabile su due posizioni, tutto realizzato dall'americana Holz. Gli ammortizzatori sono Oram, regolabili a quattro vie in estensione e compressione alle alte e basse velocità, con idraulica dedicata. Le ruote originali da 14" sono state sostituite con altre di tipo automobilistico da 7Jx15", realizzando appositi distanziali per il fissaggio con colonnette e allargando le carreggiate fino al limite massimo regolamentare. L'impianto frenante rimane originale, con quattro freni a disco da 250 mm accoppiati a pinze a due pistoncini, mentre le pastiglie sono di tipo racing. Le carenature in plastica sono quelle originali, così come il tettuccio, modificato per adattarsi alla gabbia.

### Motore potenziato

Il motore è stato potenziato e reso più pronto nella risposta senza



intervenire sugli organi interni. La DC Racing ha modificato la mappatura della centralina elettronica originale, sostituito il filtro aria con uno racing BMC e relativa cassa in carbonio e il terminale di scarico, spremendo dal bicilindrico 1.000 cc altri 25 Cv ottenendo una potenza massima a 135 Cv a 8.000 giri/min. Inoltre, per rendere più fruibile e brillante la prestazione del motore i tecnici di Cantù hanno sostituito la puleggia della trasmissione, oltre che la relativa cinghia con altra più resistente, accorciando il rapporto. I differenziali, con autobloccante, sono rimasti originali, con una ripartizione della coppia motrice di 60% sul posteriore e 40% all'anteriore.



**1.** Il frontale aggressivo del Polaris evidenzia la mascherina del radiatore acqua e le sospensioni anteriori con schema a doppi triangoli sovrapposti. Spiccano anche i cerchi da 7Jx15" di provenienza automobilistica, nello specifico ancora calzati con pneumatici da sterrato leggero. **2.** Anche il posteriore





non è da meno. Spiccano il terminale di scarico racing e le sospensioni a quadrilatero con i puntoni longitudinali rinforzati, mentre i bracci posteriori sono originali. **3.** Da sinistra: i tecnici della DC Racing, Davide e Leo Corbetta, Alessandro Bianchi che piloterà il mezzo nel CIVF 2016, e il nostro tester. **4.** La modifica della parte terminale

dello scarico. **5.** L'interno dell'abitacolo, con i due sedili e il volante racing, mentre la plancia rimane originale. **6.** Il telaio tubolare in allestimento: si notano i fazzoletti di rinforzo in lamiera (ancora grezzi), sia nella parte inferiore che anteriore e posteriore, sui quali è stata applicata la gabbia di sicurezza saldata. **7.** La barra

antirollio posteriore di carico maggiore, regolabile su due posizioni spostando il foro di fissaggio della bielletta. **8.** La sospensione posteriore con il puntone longitudinale di tipo rinforzato, con protezione inferiore in teflon per i sassi. Con il veicolo sollevato si nota l'ampia escursione dell'ammortizzatore Oram

regolabile. In primo piano il disco freno e relativa pinza, originali, e il distanziale realizzato per il fissaggio dei cerchi differenti e per allargare le carreggiate. **9.** I doppi triangoli di maggiore diametro e resistenza realizzati dalla Holz. **10.** Vista laterale della gabbia di sicurezza, con le protezioni antintrusione per l'abitacolo.



## SCHEDA TECNICA

### MOTORE

Tipo 4 tempi DOCH, Posizione posteriore trasversale, due cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio. Distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro. Alimentazione iniezione benzina. Raffreddamento a liquido. Cilindrata 1000 cc. Potenza max. 135 Cv a 8.000 giri/min (110 Cv originale).

### TRASMISSIONE

Trazione a due ruote motrici, integrale inseribile. Cambio monomarcia con variatore di coppia + RM. Differenziali meccanici con autobloccante con ripartizione 60% post. - 40% ant.

### AUTOTELAIO

Telaio tubolare in acciaio con integrata gabbia di sicurezza Alves omologata. Pannelli carrozzeria in vetroresina. Sospensioni a ruote indipendenti. Anteriori a doppio triangolo sovrapposto, ammortizzatori Oram regolabili in estensione e compressione alle alte e basse velocità con molle elicoidali coassiali, barra antirollio. Sospensioni posteriori a trapezio, con puntone longitudinale, ammortizzatori Oram regolabili, barra antirollio regolabile su due posizioni. Freni a disco sulle quattro ruote, diametro 250 mm, pinze a due pistoncini. Cerchi in magnesio Speedline 7J x 15".

### DIMENSIONI E PESO

Passo 2.300 mm. Carreggiata ant. 1.570mm, post. 1.540mm. Peso in ordine di marcia 620 kg. Capacità serbatoio 36 lt.





# QUATTRO È MEGLIO DI DUE

Le quattro ruote sterzanti: una soluzione tecnica che torna dal passato per arricchire e rendere ancora più veloci due tra le più estreme supercar attuali  
di Massimo Gustato





**L**a possibilità di rendere l'asse posteriore di un'auto sterzante è un argomento quantomeno attuale oggi che, due tra le più grandi marche rivali del mondo delle auto sportive hanno presentato i loro veicoli top di gamma con questo sistema. Parliamo di Porsche, con le nuove 991 GT3, GT3RS e 991 MK2, e Ferrari con la nuova F12tdf, le quali hanno deciso di dotare i loro veicoli top di gamma con un sistema complesso ma certo non nuovo, che affonda le sue origini nel mondo auto addirittura negli anni ottanta.

Il perché si renda utile l'adozione di un tale sistema diventa più chiaro se si riflette su quello che accade in curva ad un veicolo a quattro ruote e due assi. Assumendo che durante la percorrenza di una curva le quattro ruote di un'auto non percorrono la stessa traiettoria, vediamo come il secondo asse

sterzante può essere di aiuto. Anche se la cosa può far rabbrivire, parlando di applicazioni su auto supersportive, è bene far presente come questa tecnica sia derivata da quanto utilizzato da sempre sui grossi mezzi da cantiere o spostamento merci, la maggior parte dei quali hanno dimensioni ciclopiche ed utilizzano fino a 6 assi: in questi casi avere due o più assi sterzanti riduce in maniera significativa gli spazi di manovra necessari.

Il principio sul quale si definisce la traiettoria di un'auto in curva si basa sul concetto di sterzata cinematica, definita dall'angolo di Ackermann, che abbiamo raffigurato nella pagina seguente. Per i nostri scopi focalizziamoci sul posizionamento del centro di curvatura, si può quindi facilmente immaginare che se le ruote posteriori sterzassero in controfase (a destra in questa immagine) rispetto alle anteriori la retta ortogonale all'asse x non sarebbe più tale ma si avvicinerebbe all'asse anteriore. Allora il centro

**L'ultima generazione della Porsche 911 offre, tra le mille raffinatezze, le quattro ruote sterzanti.**





di curvatura si sposterebbe più avanti e più vicino all'asse x della vettura: in parole povere potremmo percorrere traiettorie di curvatura più strette, a parità di lunghezza di passo fisico del veicolo.

Meno intuitiva è la condizione di sterzata delle ruote posteriori in fase con le anteriori, sviluppata con lo scopo di dare una stabilità maggiore al veicolo. Immaginiamo di sterzare l'asse posteriore (*sotto in questa immagine*), a questo punto anche le relative ruote avranno un angolo la cui perpendicolare convergerà in un punto più lontano rispetto a quello illustrato nella figura. In breve è come se il veicolo avesse un parametro  $l$  più lungo (passo maggiorato).

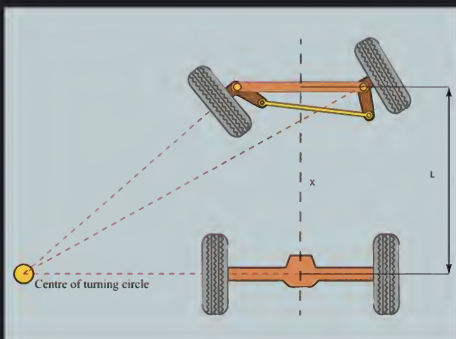
E' bene quindi fare una breve storia del sistema oggetto dell'articolo, facendo una doverosa distinzione tra i sistemi meccanici e quelli elettronici/idraulici. I primi sono caratterizzati da un asse posteriore montato in maniera semielastica, tale che le forze che si generano nella fase di inserimento in curva possano indurre una naturale torsione del ponte posteriore, favorendo appunto l'inserimento stesso: sfruttando il trasferimento di carico sulla ruota posteriore esterna che avviene in curva,

accentuano di conseguenza l'aumento di convergenza della ruota esterna. Questi sistemi sono stati adottati fin dagli anni '80 per poi essere soppiantati dai più evoluti sistemi elettroidraulici che possono gestire angoli e fasi in maniera molto più precisa e puntuale. Honda ad esempio lo adottava sulla sua Prelude, vero e proprio manifesto tecnologico della Casa nipponica negli anni novanta. Renault lo ha utilizzato su molti dei suoi veicoli, evolvendolo negli anni tanto che

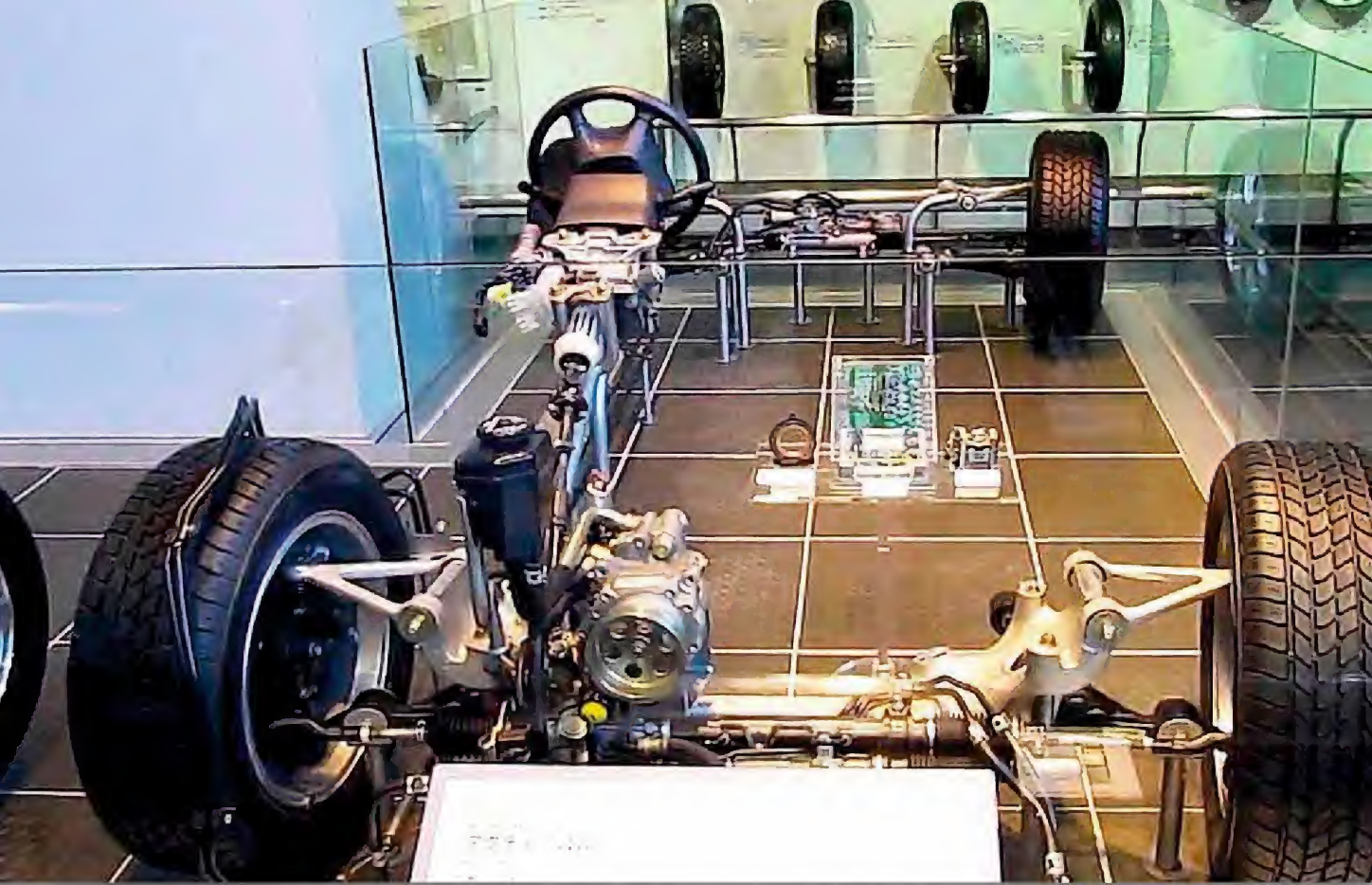
anche l'ultima Espace lo adotta. Fulgido esempio di questa tecnologia applicata alle auto sportive è stata la Mitsubishi 3000 GT-VR4, un vero concentrato di tecnologia, immessa nel mercato nel 1990: abbinava un motore 6 cilindri turbo alla trazione integrale con quattro ruote sterzanti. Una soluzione simile ma con trazione sul solo asse posteriore era stata adottata dalla coeva Nissan 300ZX.

Successivamente, come talvolta accade nel campo della tecnica automobilistica, il sistema è caduto in disuso, era considerato quasi fuori moda, e nessuno ha più pensato di adottarlo su veicoli sportivi, fino alla nuova "finta rivoluzione" di Ferrari e Porsche. Spesso questi corsi e ricorsi tecnologici sono anche

Sopra, la Porsche 911 GT3 RS e (a destra) la Ferrari F12tdf: due vetture con le quattro ruote sterzanti. Sopra a destra, uno studio Toyota dedicato appunto alla sterzata integrale.











**Sulle auto di ultima generazione le quattro ruote sterzanti spaziano dalla**





frutto di una eccessiva precessione dei tempi: le idee sviluppate in quegli anni non potevano essere sfruttate al 100% a causa di un supporto elettronico ancora non sufficientemente evoluto.

I due marchi di cui si parla all'inizio dell'articolo utilizzano entrambi un sistema di sterzata delle ruote posteriori, comandato da pistoni elettro-attuati che consentono di sterzare sia in fase che in controfase con le ruote anteriori, a seconda della velocità del veicolo e di una moltitudine di altri fattori. Il tutto è governato dall'elettronica del veicolo che si interfaccia con la sensoristica di bordo e sovraintende alla dinamica del veicolo, di modo che il sistema possa riconoscere con esattezza la posizione spaziale dello stesso e la condizione di guida necessaria o richiesta, al fine di cogliere ogni tipo di vantaggio conseguente.

Il vero plus rispetto a quanto sviluppato in passato risiede proprio nella estrema interazione tra tutte le funzionalità del veicolo ed il gruppo

sterzante, che può reagire in tempi decisamente molto ridotti, apportando solo una serie di vantaggi, senza scompensi dovuti magari a comportamenti del veicolo poco prevedibili e perciò poco apprezzabili in determinate condizioni di guida. Ancor più naturalmente quando si parla di mostri da quasi 800 cavalli, dove la richiesta di un passo lungo diventa indispensabile per garantire la necessaria stabilità e sicurezza al veicolo, in questo caso le ruote sterzanti posteriori riescono quindi a donare una maneggevolezza inaspettata al cospetto di misure fisiche che indicherebbero il contrario. **A**



Sopra, lo spaccato di una grande sportiva del passato che adottò la sterzata sulle quattro ruote: la Mitsubishi 3000 GT-VR4 del 1990.

## Bmw Serie 7 alla Renault Espace





# Il computer

## GUIDA MEGLIO DI NOI



**Elon Musk, il boss di Tesla, ha dichiarato che entro il 2018 le sue auto si muoveranno da sole e saranno più affidabili degli stessi automobilisti**

**Di Lino Garbellini**

**L**'eccentrico fondatore di Tesla, Elon Musk, ha fatto degli annunci ad effetto il suo stile di comunicazione. Fedele alla linea, poche settimane fa, il Ceo della Casa californiana ha dichiarato a Fortune che le sue auto saranno in grado di guidare da sole entro un paio d'anni, e ha aggiunto che saranno più sicure degli umani e di tanti avventati o distratti automobilisti.

Musk dimostra di accettare la sfida che gli era stata lanciata dal celebre e giovane hacker George Hotz, che dopo aver violato le protezioni dell'iPhone di Apple e del browser di Google, ha realizzato un software destinato ad un'auto in grado di muoversi autonomamente. Elon però è convinto di avere la meglio sul ragazzino.

### **Manca poco**

Le auto della Casa californiana grazie al nuovo autopilota, i sensori e le videocamere saranno in grado di muoversi, evitare i pericoli e persino parcheggiare, con un comportamento più evoluto rispetto all'attuale stato dell'arte di questa tecnologia.

Elon è convinto che la guida autonoma entro il 2017, al massimo 2018, sarà affidabile in tutte le situazioni e su ogni tipo di terreno, strada, condizioni atmosferiche e d'illuminazione dell'asfalto, sia di giorno, sia di notte.

Quello che si vince è la sicurezza e la semplicità con cui il miliardario americano affronta un argomento così spinoso, convinto che il passaggio a questo nuovo tipo di vetture filerà liscio come l'olio.

"Io penso che abbiamo tutto il necessario", commenta Musk, "metteremo a punto i nostri







sistemi, li proveremo e lavoreremo su un grande numero di condizioni ambientali”.

Il prossimo passo in ambito self driving car sarà quindi per il fondatore quello decisivo: “stiamo lavorando alla completa autonomia dei veicoli, che metteremo a punto nell’arco di due anni, e la loro guida sarà naturalmente più sicura di quella degli umani”.

### La Model 3 è il punto di svolta

Due anni sono infatti il lasso di tempo necessario per l’arrivo sul mercato della Model 3, la prossima vettura di Tesla, caratterizzata da un costo di poco superiore ai 18.000 euro e con un’autonomia di ben 320 chilometri. Per inciso, va ricordato che i diretti concorrenti della Silicon Valley, Apple e Google e tutte le maggiori Case automobilistiche si sono date invece il 2020 come

data per l’introduzione delle vetture con il cosiddetto sistema autonomous drive.

In riferimento all’hacker Hotz, che ha scritto il codice software necessario alla self driving car, Musk aggiunge: “dal punto di vista software il problema è semplice, ma il progetto complessivo è ovviamente molto più complicato, non è una cosa che un ragazzo possa risolvere da solo in tre mesi, ma un lavoro a cui si sono dedicate centinaia di persone per diversi anni”.

Tempo fa, Hotz aveva descritto il codice alla base dei sistemi Tesla come “assurdo”, il Ceo aveva dimostrato di apprezzare le doti del giovane informatico, ma di considerare i suoi piani di business su un altro livello: “George è un grande hacker, ma gli hacker non mettono in produzione software, uno come lui non crea i sistemi, ma li mette alla prova e tenta di forzarli”. **A**

**Elon Musk, il vulcanico proprietario della Tesla. Sotto, una Model 3 di prossima produzione e, nella pagina a fianco, una Model X.**

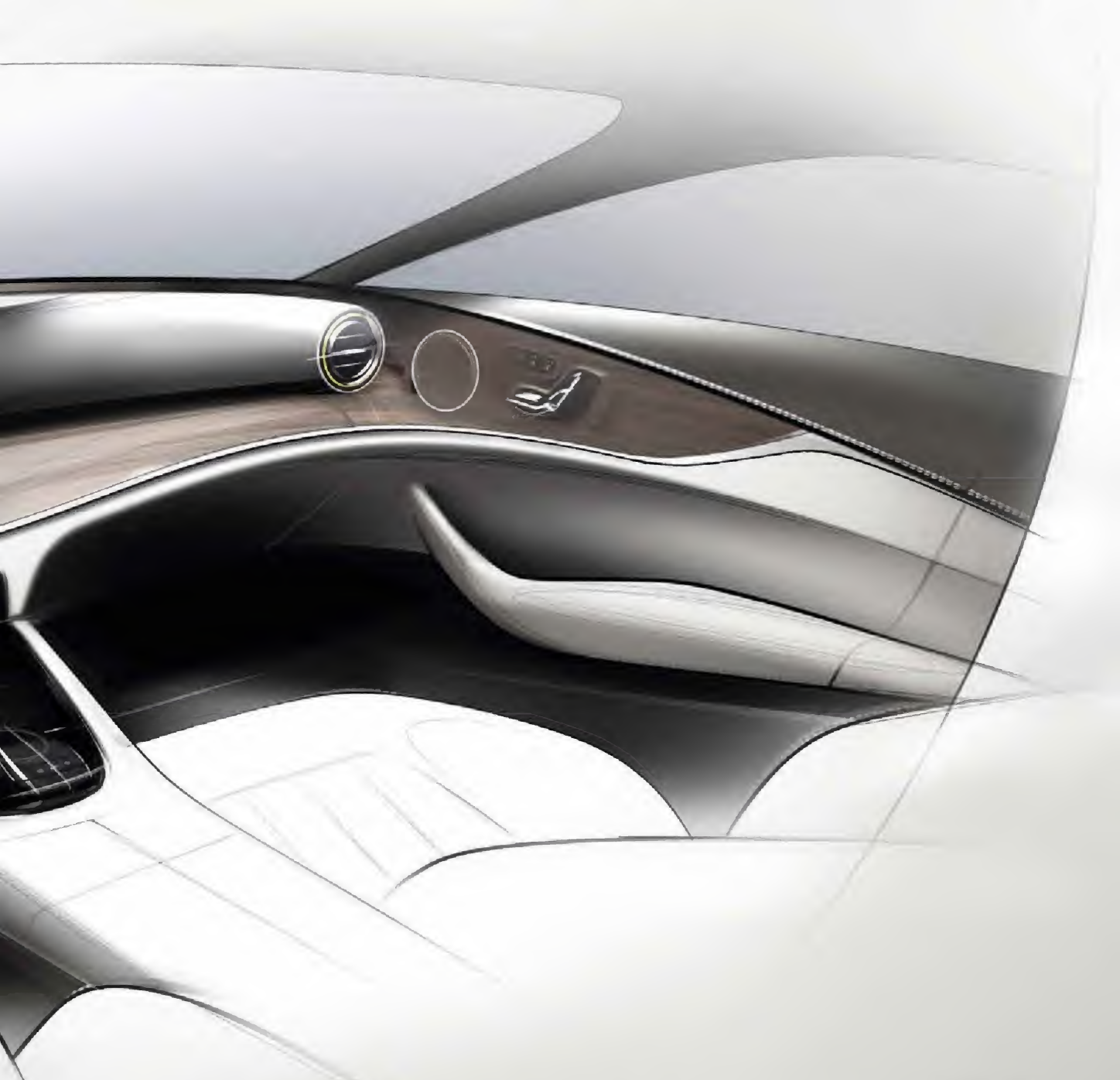






# INTERNI DI





Alla vigilia della presentazione della nuova berlina Mercedes, abbiamo avuto modo di ammirarne in anteprima i nuovi interni, concepiti nel segno della flessuosità delle forme e della preziosità dei rivestimenti

di **Davide Bellocchi**



# CLASSE E





Nelle immagini, una vista del nuovo abitacolo della Mercedes Classe E, con materiali pregiati che creano un effetto di grande accuratezza e stile. Protagonista il mega display centrale, totalmente virtuale.







## Le superfici degli interni sono flessuose e avvolgenti, in totale sintonia con i più recenti modelli di Stoccarda

**L**a caratterizzazione degli interni di una vettura di lusso come la nuova classe E di Mercedes, che viene presentata al Salone di Detroit, non può che essere la “summa” di quanto di meglio una casa costruttrice come Mercedes può offrire in termini estetici, materici e di dotazione.

E deve anche essere fedele agli stilemi tipici della recente rivisitazione di tutta la gamma, divenendone l'espressione più alta. Per questi motivi il nuovo abitacolo della lussuosa berlina stellata è stato concepito quale evoluzione di soluzioni già adottate sulle classi S e C, a partire dalla modulazione di superfici avvolgenti e sinuose, completamente raccordate in soluzione di continuità nella fascia frontale e laterale superiore, cioè la plancia vera e propria e il “sotto-plancia”, composte da due corpi a inclinazione opposta, con quello inferiore in cui si innestano il tunnel centrale, i gruppi comando di luci e finestrini, i braccioli e i vani portaoggetti, e quello superiore che accoglie diffusori, bocchette dell'aria, regolazione sedili e un “mega-display” che domina la scena.

Il nuovo display, disponibile come optional ma di fatto caratterizzante del nuovo stile con cui, si presume, la casa di Stoccarda vestirà i nuovi modelli in arrivo e i futuri restyling. Il carattere che più salta all'occhio, parlando del display centrale, è il fattore di forma e la dimensione: un unico schermo che si sviluppa orizzontalmente dal centro della plancia sino a comprendere la zona del volante, e che smorza l'effetto “notepad” isolato (l'ormai diffusissimo display centrale che ricorda un terminale touch, di solito in posizione molto verticale e che spicca distaccandosi in modo netto dalla plancia, così tipico di molti modelli recenti, stellati e non) e ben si integra nel complesso delle forme dominanti. E' di fatto composto da due display, ognuno con diagonale di 31,2 cm (12,3”) e risoluzione di 1.920 x 720 pixel. Grazie alla scocca e al cristallo di

rivestimento monoblocco, i due schermi si fondono visivamente sottolineando lo sviluppo tendenzialmente orizzontale dei volumi interni. Il display “widescreen” comprende un settore di grandi dimensioni con strumenti virtuali nel campo visivo del guidatore ed un'altra area centrale sopra la consolle, e consente al guidatore di scegliere autonomamente fra tre diversi stili: ‘Classic’, Sport’ e ‘Progressive’.

Questo tipo di strumentazione è disponibile a richiesta con Comand Online, che offre ulteriori possibilità di personalizzare le indicazioni che vengono visualizzate sul display centrale. Ad eccezione delle mappe usate per la navigazione, che occupano sempre l'intero schermo, le immagini sono suddivise tra un'area principale per grafici informativi ed animazioni (2/3 dello schermo, a destra) ed una supplementare (1/3 dello schermo, a sinistra).

### Effetto avvolgente

Una delle innegabili impressioni che si hanno osservando la conformazione dell'abitacolo della nuova Classe E è legata all'andamento dei volumi e delle superfici che circondano l'occupante. La lavorazione perlopiù curva e la ricerca di continuità, specie in senso orizzontale, danno infatti una sensazione avvolgente e di protezione, e comportano una percezione dello spazio come “pieno” e lavorato, bel lontano da quella di ampiezza volumetrica tipica, fino a qualche anno fa, dei modelli di grandi dimensioni come la berlina business di Mercedes. Per la nuova Classe E sono disponibili due consolle centrali diverse a seconda della variante di cambio presente a bordo. Le vetture con cambio automatico hanno una consolle continua che si collega alla plancia tramite un pannello di comando con tecnologia ‘black panel’, una superficie continua a doppia curvatura con finitura nero lucida e “coating” trasparente. Anche altri elementi di comando, come quelli nelle porte, sono realizzati nella tecnologia ‘black panel’. L'uso di materiali pregiati è evidente: sono





**Pur essendo definita dalla Casa tedesca come "berlina business", la nuova Classe E ha poco da invidiare alle più costose S in termini di materiali pregiati, dotazioni e finiture.**

impiegati, tra gli altri, legni con laccatura a pori aperti e tessuto metallico di nuova concezione. La gamma di materiali e colori è stata composta comprendendo diverse tonalità di marrone, tra cui nuove combinazioni come marrone/macchiato o "saddle brown"/macchiato. Le combinazioni cromatiche e materiche sono ulteriormente efficaci se si sceglie l'allestimento con luci soffuse interne ampliate, modulabili su una gamma di 64 colori e particolarmente scenografiche nell'evidenziare, come fossero fluttuanti, il display centrale, lo scomparto anteriore sulla consolle centrale, gli incavi delle maniglie, le tasche delle porte, i vani piedi anteriori e posteriori, la consolle sul tetto, gli elementi triangolari degli specchi ed i tweeter (se la vettura è dotata di impianto audio High-End 3D-Surround di Burmester®).

### Ottiche di precisione

Anche gli esterni della nuova Classe E hanno subito radicali evoluzioni nel senso di forme più sinuose e raccordate, quasi serpentine, ma ne parliamo più dettagliatamente nelle pagine dedicate alla rassegna di Detroit. Abbiamo tuttavia potuto già osservare i nuovi gruppi ottici, anche questi completamente ridisegnati. I fari anteriori presentano il tipico doppio 'sopracciglio' e, nella versione Multibeam led, seguono il profilo interno, evidenziando indicatori di direzione, funzione Coming Home, luci di posizione e luci diurne al di

sotto di una lente in polycarbonato chiaro con bordi di colore nero. Ognuno dei fari Multibeam led comprende 84 led ad alte prestazioni ad azionamento autonomo, in grado di illuminare automaticamente

il fondo stradale e distribuire la luce con precisione, senza abbagliare gli altri utenti della strada. Anche i gruppi ottici posteriori sono ridisegnati con una nuova forma compatta e all'insegna della morbidezza visiva, a settori sovrapposti. Sono disponibili a richiesta con un effetto particolarmente innovativo, che ricorda da vicino la polvere di stelle, dovuto a numerosi riflettori lambertiani (un diffusore ideale, con riflettanza lambertiana, riflette la luce omogeneamente in tutte le direzioni), minuscoli ed irregolari, nel vetro di diffusione della luce di coda. **A**

**Uno sguardo decisamente severo. I nuovi fari Multibeam LED, con il caratteristico sopracciglio che danno un aspetto vagamente "corruciato", e il nuovo proiettore composto da ben 84 led indipendenti ad alta potenza.**







Le molteplici informazioni vengono trasmesse nell'abitacolo in modo semplice e comprensibile attraverso una strumentazione iper completa.



In queste immagini, oltre alle due differenti versioni di allestimento, spicca il display centrale allungato, che appare ora più un vero e proprio pannello strumenti che non un notepad





Dopo più di 67 anni di ininterrotta produzione, il fuoristrada per eccellenza abbandona la scena. 3 edizioni speciali celebrano questa longeva carriera: noi abbiamo guidato la Heritage

di Andrea Bacchetti

Borgoratto Mormorolo 1.25

M. Fratello

0.45

209

Ghiaia dei Risi

1.40

# Nessuna come lei





La Defender presentata in queste pagine è la versione "90" a passo corto, con carrozzeria a 2 porte più portellone posteriore.





**Nonostante i lievi ritocchi, lo sguardo della Defender resta inconfondibile**







Queste foto ben rappresentano la semplicità e la concretezza del progetto Defender. Per un veicolo concepito subito dopo la seconda guerra mondiale, l'imperativo è stato quello della ricerca della semplicità meccanica, così troviamo le cerniere porta esterne, o l'imbocco

del serbatoio carburante senza sportello, o il paraurti completamente scollegato dalla carrozzeria, e fissato direttamente al telaio. Il motore (in basso) da sempre è posizionato longitudinalmente, con il radiatore "collegato" da un collettore in plastica, che migliora l'efficienza della ventola.



**A**nnunci, comunicati e indiscrezioni sull'uscita di produzione della mitica Defender si susseguono da quando la Casa inglese ha mostrato i primi bozzetti della sua erede. Questo

accadeva già qualche anno fa, ma la stessa Land Rover non ha avuto il coraggio di prepensionare l'inossidabile icona. Ora i tempi sono maturi, e infatti gli ultimi esemplari sono usciti dalla catena di montaggio a fine dicembre 2015, disponibili esclusivamente in 3 allestimenti speciali:

Adventure, Autobiography ed Heritage. Mentre i primi due aggiungono diversi accessori orientati al confort ed allo stile, l'Heritage rappresenta un vero e proprio tuffo nel passato, sino all'origine del Defender, o meglio del Series (questo il suo nome al debutto, nel 1948), e dei successivi 88 e 90.

Questo allestimento si distingue innanzitutto per il colore della carrozzeria e delle ruote, denominato Grasmere Green, mentre il tetto è - come da tradizione - a contrasto, nel colore Alaska White.

La griglia frontale è in tinta con la carrozzeria, così come la cornice dei fari, e al centro di questa campeggia il marchio originale Land Rover, ripetuto anche sui parafranghi in gomma. Le cerniere delle porte sono color alluminio, a ricordare il nobile materiale con cui è realizzata tutta la carrozzeria - subito dopo la seconda guerra mondiale, alla nascita del primo modello, l'acciaio era contingentato, e pertanto si decise di utilizzarlo solamente per il telaio, realizzando i pannelli della carrozzeria in alluminio. All'interno si può dire che nulla è cambiato: l'ergonomia dei comandi e della posizione di guida può sembrare anomala, tuttavia riflette le origini di un veicolo nato con finalità agricole. Ecco perché il sedile è quasi appoggiato al montante centrale, così da permettere al guidatore di sporgersi dal finestrino, ed avere una migliore visuale sulla traccia segnata dalle ruote. Per par condicio, la pedaliera è anch'essa spostata all'esterno, e quindi viene meno lo spazio per tenere a riposo il piede sinistro. Il volante, di ampio diametro, ha due sole razze, al fine di limitare la possibilità di qualche contraccolpo sulle mani, qualora si dovesse urtare un ostacolo, e lo sterzo reagisse di conseguenza. Quello che può sembrare quindi un posto di guida concettualmente vetusto, in realtà non fa che rimarcare la fedeltà del Defender a quei concetti che le hanno permesso una vita commerciale tra le più lunghe di tutta l'industria automobilistica, contrariamente alle aspettative della stessa Casa madre. E tra le tre serie limitate "celebrative", questa Heritage è quella che più ci piace, perché è quella più evocativa del mito che il Defender continua a rappresentare. Se non fosse per normative sempre più stringenti, non



solo in tema ambientale, ma anche riguardo ai crash test, la carriera del Defender non si sarebbe interrotta così "presto". D'altronde, certe soluzioni tecniche sono universalmente riconosciute come le migliori se si parla di fuoristrada, e sono sempre più rare su vetture di grande serie. A cominciare dal cambio con riduttore, passando a pneumatici con misure specialistiche (la spalla è addirittura /85), sino alle sospensioni con schema ad assale rigido su entrambi gli assi. Tutte caratteristiche presenti sul Defender dalla sua prima apparizione. Le normative antinquinamento hanno visto l'alternarsi di diversi propulsori sotto al cofano: a benzina e ovviamente a gasolio, ma oggi la scelta si limita al valido 2,2l turbodiesel: senza sfoggiare una potenza da capogiro (122 cv), il quattro cilindri longitudinale ha dal canto suo una curva di coppia tanto robusta quanto costante, il che aiuta non poco sia su strada che - soprattutto - in fuoristrada. Ed è proprio fuori dal nastro asfaltato che il Defender dà il meglio di sé. Gli aspetti che infatti su strada si dimostrano quantomeno limitanti per un utilizzo "normale", già al primo sterrato si dimostrano punti di forza: ci riferiamo in particolare alla gommatura specialistica, tanto rumorosa su strada, quanto efficaci su fondi fangosi, o ancora alla rapportatura del cambio, con la prima molto corta, che sempre su strada limita in qualche modo lo spunto da fermo, mentre in fuoristrada costringe all'utilizzo delle ridotte solo in situazioni estreme. Ancora lo sterzo, il cui rapporto di demoltiplicazione trasmette su asfalto una sensazione di scarsa precisione, mentre nella guida offroad, anche a velocità elevate, contribuisce a non affaticare troppo il guidatore, complice anche l'ammortizzatore di sterzo. La guida richiede sempre un discreto sforzo fisico, soprattutto nell'azionamento della leva del cambio e nel pedale della frizione e, in generale - non ce ne voglia il gentil sesso - richiede una buona dose di forza fisica, anche per compiere un gesto tanto banale quanto salire a bordo, vista l'altezza da terra del sedile. Di sicuro questi aspetti contribuiscono a rafforzare l'immagine di veicolo duro e puro, dall'aspetto quasi militare, nonostante il tempo (e le normative) abbiamo rimosso equipaggiamenti come le panchette posteriori longitudinali - sostituite da due sedili singoli frontemarcia - o il parabrezza abbattibile. Non bisogna poi dimenticare che il Defender è stato prodotto in svariate versioni di carrozzeria: oltre al passo corto di questa prova (90 pollici), la produzione ha contemplato anche due ulteriori passi (110 e 130 pollici) che hanno dato vita alle versioni station wagon e pickup. La fama che ha fra gli appassionati del fuoristrada è che il Defender è uno dei pochi mezzi capaci di uscire dalla concessionaria e fiondarsi immediatamente su fango, sterrati e sentieri. La catena di montaggio Land Rover fa uscire ognuno di questi mezzi con tutto ciò che serve per affrontare ogni terreno, dagli pneumatici Goodyear Wrangler MT/R che rendono spesso superflua la presenza dei rapporti

**Il fuoristrada rappresenta l'ambiente di elezione del Defender. Complici gli pneumatici di primo equipaggiamento (Goodyear Wrangler MT/R) anche i terreni fangosi vengono affrontati senza problemi.**







Automobilismo

158ZD





ridotti e del differenziale centrale bloccabile, fino all'altezza da terra, un disagio nell'utilizzo quotidiano ma una garanzia quando si va oltre l'asfalto. Anche la razionalità di un abitacolo che in città si dimostra il contrario dell'accoglienza minima che ci si aspetterebbe da un'automobile mentre in fuoristrada diventa il luogo ideale dove entrare infangati fin sopra alle orecchie e la carrozzeria in alluminio non teme di affrontare rami e sassi. Molto utile anche il dispositivo antistallo che mantiene accelerato il motore quando dovesse rischiare di spegnersi perché il conducente non ha dato abbastanza gas: procedendo a passo d'uomo nei passaggi più difficili della guida in fuoristrada, dunque, ci si può concentrare solamente sulla traiettoria e gli ostacoli da affrontare e non sulla gestione del motore. Per di più, inserendo le ridotte, il regime minimo viene innalzato automaticamente a

1.100 giri/minuto, rendendo l'utilizzo del pedale dell'acceleratore quasi superfluo. In qualunque condizione, il rollio che si percepisce è dato solamente dall'altezza elevata del baricentro (ai semafori si guardano negli occhi i conducenti di furgoni e pullman) e non ad una cedevolezza delle sospensioni, quindi anche nelle curve su asfalto si può osare più di quanto non si immagini. Queste caratteristiche quasi uniche, unite ad un fascino capace di stregare chiunque, sono di certo le chiavi che spiegano una carriera incredibile, in quanto a esemplari venduti (oltre 2 milioni) e durata (68 anni). D'altra parte, un Defender - fatta eccezione per quegli automobilisti che guardano solamente a fango e pietraie - rappresenta un acquisto totalmente irrazionale. Un anacronismo su ruote tassellate, con consumi di carburante che non si vedono nemmeno sulle più voraci supercar ed un'ergonomia

**Gli interni, per quanto si siano evoluti nelle varie versioni che si sono finora susseguite, conservano l'impostazione del progetto originale. L'allestimento Heritage si distingue per i rivestimenti in tessuto del colore "originale", mentre i posti scendono a 4, ognuno su sedile singolo. I sedili posteriori possono essere abbattuti e ripiegati, non rimossi.**







dell'abitacolo che sembra pensata appositamente per far stare scomodi gli occupanti. Per fare una veloce classifica da bar, è certamente fra le dieci auto più affascinanti che abbiano lasciato un segno nella storia dell'automobile. E, contemporaneamente, è anche fra le dieci auto tuttora in vendita più lontane da ciò che oggi rende fruibile un'automobile. Il rumore proveniente dalle coperture tassellate intorno agli 80 km/h raggiunge frequenze fastidiose (molto meno viaggiando più piano ma anche più veloce), complice la scarsa insonorizzazione del fondo della vettura. Questa è anche la causa della difficoltà di trovare un'adeguata climatizzazione: nei mesi invernali, diventa quasi obbligatorio rivolgere l'aria calda verso i piedi altrimenti la temperatura trasmessa dal metallo alle suole delle scarpe si fa sentire velocemente. Incredibile, poi, che per accomodarsi sui due posti dietro si debba accedere dal portellone posteriore. Questi sedili, inoltre, hanno lo schienale che a 90° trova la sua massima inclinazione, non sufficiente per gli standard minimi del confort. Per non parlare di quando le temperature rigide fanno ghiacciare la serratura del tappo del serbatoio. O di come reagiscano le sospensioni a dossi o rallentatori, sempre più tipici nei nostri ambienti urbani: un sobbalzo secco è il massimo che gli assi rigidi riescano ad esprimere quando si parli di "assorbimento". In particolare al posteriore: affrontare questi ostacoli con una velocità eccessiva al pensiero che "tanto io ho un fuoristrada" fa quasi rimbalzare il posteriore che affonda poco e poi "spara" in alto. Meglio anche non pensare troppo al raggio di sterzata, influenzato dalla trazione integrale permanente e dal limitato angolo di articolazione delle ruote che rendono difficoltose le manovre negli spazi più ristretti. E cercheremo di non infierire su elementi come i tergicristalli che sembrano il primo e successivo miglioramento dall'introduzione del movimento elettrico. O delle maniglie per aprire le portiere dall'interno, al buio non si trovano mai. O, ancora, di un curioso effetto di rifrazione fra vetro del lunotto e specchietto retrovisore interno: di notte, quando si incrocia un'auto in senso opposto, la luce dei fari "rimbalza" sul primo e viene trasmessa al secondo con l'effetto di far comparire una vettura che ci insegue ad altissima velocità. Diversi giorni alla guida del Defender non bastano per abituarsi a questa continua apparizione mistica. Gli inglesi – che quest'auto l'hanno pensata nel lontano 1948 – hanno l'abitudine di non parlare mai di difetti ma di caratteristiche. Sarebbe troppo scontato fare un paragone con la passione per le donne dove ogni difficoltà diventa solamente un aspetto incantevole di una continua ed entusiasmante lotta, quindi ricordiamo soltanto un numero: quali altre automobili possono vantare 68 anni di carriera e milioni di appassionati in tutto il mondo? **A**









# INVERNO VERDE

Renault Kadjar Bose Energy

Honda CR-V 1.6 160 Cv



**Siamo tornati in montagna per testare sei vetture ideali per la stagione invernale. Ottima trazione, capacità di carico, motori brillanti ed economici che si prestano ai viaggi. Anche in assenza della neve non ci siamo certo annoiati**

**Redazione di Safe-Drive, foto Thomas Maccabelli**

**O**rmai da parecchi anni ci ritagliamo una settimana in montagna per realizzare un servizio con alcune delle recenti novità di prodotto. Un'occasione anche per provare i diversi sistemi di trazione, perlopiù integrali, e di elettronica applicata a freni e trasmissioni sulla neve e sul bagnato. Quest'anno però l'inverno mite ha inevitabilmente cambiato l'approccio alla "vetrina" di fine anno e il colore del paesaggio delle montagne trentine di Folgaria e Lavarone. Il bianco ha lasciato spazio al verde di boschi e vallate ma le nostre sei vetture si sono state lo stesso impegnate tra curve, salite e discese su strade lo stesso scivolose a causa del freddo e del fondo spesso sporco. Tutte condizioni

dove i pneumatici invernali, forniti da Hankook, hanno garantito la massima sicurezza.

Anche per questo speciale le vetture che abbiamo scelto non fanno parte di un unico segmento e non sono dunque strettamente confrontabili tra loro, a partire dal prezzo con un range che varia da 23.550 a 54.800 euro. Siamo partiti dall'economica Citroën Berlingo XTR con la sola trazione anteriore ma con l'interessante contributo elettronico del Grip Control che ottimizza lo slittamento delle ruote per passare alla Peugeot 508 RXH ibrida, la cui trazione integrale è fornita da un secondo motore elettrico posizionato in prossimità delle ruote posteriori. In mezzo quattro sport utility diesel e benzina (ibrida) dell'ultima generazione: Honda CR-V, Jeep Cherokee, Lexus NX e Renault Kadjar. Iniziamo a raccontarvele in ordine di prezzo.



**Peugeot 508 RXH**

**Citroën Berlingo XTR 120 D**

**Lexus NX 2.5 Hybrid**

**Jeep Cherokee 2.2 MJet II**



## Citroën Berlingo XTR 120 D

23.550 euro

**I**l progetto Citroën e Peugeot ha 20 anni e circa 3 milioni di esemplari in giro per il mondo. In questi anni l'idea di base è rimasta la medesima ma la meccanica e la qualità percepita nell'abitacolo è via via migliorata. Non lasciatevi trarre in inganno dalle foto, Berlingo è una multispazio compatta, almeno nella lunghezza massima di 438 cm. Quello che fa la differenza è la larghezza e l'altezza (181x180 cm) ma anche le forme squadrate che non sprecano alcun centimetro utile all'interno. Altre caratteristiche funzionali sono le porte posteriori scorrevoli e l'ampio portellone con la possibilità di aprire il solo lunotto.

Il nostro esemplare è in allestimento XTR, 950 euro in più della Feel, potremmo accostarlo a una crossover per la maggiore altezza minima da terra (1 cm), Piacevoli anche i cerchi in lega da 16" (optional a 400 euro) con un disegno robusto. Altri accessori importanti fanno parte del pacchetto Active (1.600 euro) come la frenata automatica, il limitatore/regolatore di velocità, l'Hill assist e Active city brake, che funziona a velocità inferiori a 30 orari e i fari fendinebbia con funzione "Cornering Light". A questo si aggiungono il display TouchPad con navigatore, radio Dab, Mirror Link e telecamera di retromarcia. Lo spazio interno è abbondante e ben sfruttato. Nessun problema per ogni ordine di posto, un bagagliaio che oscilla tra i 640 e 2.800 litri,

ma anche tanti vani e nicchie. L'ultimo restyling ha portato una plancia ridisegnata con pratici strumenti analogici nel cruscotto e il display touch da 7" al centro. Appena sotto i comandi del climatizzatore automatico bi-zona. Dal punto di vista dinamico la Berlingo ha il comportamento di una berlina media. Lo sterzo servoassistito elettricamente è leggero, l'assetto è un buon compromesso tra confort e rollio. Il motore 1.6 td da 120 Cv è risultato elastico appena si superano i 1.500 giri. Due parole sul Grip Control: non fa miracoli, ma se usate la vettura in montagna i 380 euro richiesti sono soldi ben spesi.

La Berlingo in allestimento XTR offre una maggiore altezza da terra, cerchi in lega da 16" (optional). Il navigatore (sopra) è incluso nel pacchetto Active.





## Honda CR-V 1.6 160 Cv Executive Adas 4WD

41.750 euro



La Honda CR-V si avvale di un moderno dispositivo multimediale (in alto) con schermo touch da 7". Sotto, il selettore del cambio automatico: optional a 1.450 euro.

**L** CR-V è nata 20 anni orsono e ha venduto oltre 7 milioni di pezzi nel mondo. Ora sta per lasciare il passo all'ultima nata che presentiamo all'inizio del giornale. In attesa che arrivi quella nuova torniamo a saggiare le qualità di questa versione. Fari a led e mascherina allungata, qualche finitura cromata davanti e dietro, carreggiate più larghe per migliorare la guidabilità giusto per partire. Lunga 461 cm per 182 di altezza la CR-V si fa apprezzare a bordo. L'abitacolo è ampio, specie dietro dove tre adulti possono convivere senza difficoltà. Anche la coda, non la più sportiva e dinamica del mercato, fa valere le sue forme squadrate proponendo un bagagliaio tra i più ampi con una capacità variabile tra 589 e 1.669 litri. Interessante anche la proposta dei materiali e dei rivestimenti, sobri e ben assemblati per avvicinarsi alle rivali tedesche che costano di più.

La plancia continua ad essere un po' complessa come la stessa disposizione dei comandi, tanti e un po' sparpagliati tra volante e consolle. Per contro l'ultima CR-V può avvalersi di su un moderno dispositivo multimediale Honda Connect fruibile attraverso un monitor touch da 7". Il salto di qualità arriva dal motore. Abbandonato il precedente 2.2 turbodiesel la Casa giapponese ha

sviluppato un piccolo 1.6 biturbo da 160 Cv.

L'esemplare della nostra prova disponeva del cambio automatico ZF, una pregevole unità a nove rapporti.

La CR-V è equilibrata. Motore, trasmissione, assetto partecipano a creare un mix ideale in ogni condizione d'uso. Il 4 cilindri è silenzioso, esente da vibrazioni e con una spinta costante fin dai bassi regimi. Questo grazie ai due turbo, uno piccolo che lavora in basso e uno leggermente più grande che "soffia" in alto per avere una risposta pronta. Buona parte del risultato arriva dal cambio. I nove rapporti potrebbero sembrare una scelta quasi di marketing in realtà questa sequenza ininterrotta di marce garantisce brio (da 0 a 100 km/h in 10") e consumi medi che abbiamo registrato attorno ai 14 km/litro. Anche se potrebbe sfiorare i 200 km/h di velocità al volante della CR-V viene voglia di muoversi senza fretta. Sedili ben sagomati, sospensioni tendenti al morbido, rumori ovattati e solo lo sterzo ci è sembrato un po' troppo "leggero" e demoltiplicato per un uso su strade ricche di curve. In autostrada segnaliamo invece l'efficace supporto del cruise control adattivo intelligente che sfrutta una camera radar che previene la guida di chi ci precede senza nessun impegno del guidatore. Niente male, anche se poi la versione più completa sfiora 42.000 euro rispetto alle base diesel 2WD da 120 Cv a 26.600 euro.





## Jeep Cherokee 2.2 MJet II Limited 4x4

54.000 euro



Sopra, il bagagliaio della Cherokee ha una capienza massima di 1.267 litri. La plancia include lo schermo da 8,4" del sistema multimediale, satellitare compreso. Sotto, il 2.2 MJet.

**U**n paio di anni orsono Jeep aveva cambiato le linee della Cherokee, mantenendo solamente la classica griglia anteriore con sette feritoie verticali e i passaruota dalla forma squadrata. Tutto il resto è nuovo a partire dai fari a led sottili con sviluppo orizzontale posti su due livelli, la linea di cintura molto alta e cristalli dalle dimensioni contenute. Importante segnalare anche la praticità delle parti sottoscocca e dei passaruota in materiale plastico antigraffio, proprio perché il DNA delle Jeep non dimentica l'uso in fuoristrada. Le dimensioni rimangono europee con una lunghezza di 462 cm ideali per una famiglia di cinque persone e una capacità di carico che oscilla tra 591 e 1.267 litri. Un valore in assoluto discreto, ma il vano di carico ha la possibilità di essere personalizzato a piacere grazie alle sezioni del divanetto posteriore che possono scorrere longitudinalmente e alla comodità del portellone che si apre elettricamente.

Gli interni sono curati e specie nella "nostra" versione Limited arricchiti dai rivestimenti in pelle e da preziose modanature in alluminio satinato. Sul tunnel, a fianco della leva del cambio automatico ZF a nove rapporti

troviamo la rotella che permette di scegliere tra le quattro modalità di guida del sistema Selec-Terrain: Auto, Snow, Sport, Sand/Mud. La Cherokee può anche viaggiare con la sola trazione anteriore inserita, scollegando l'asse posteriore a beneficio dei consumi. In modalità 4WD la coppia è ripartita 40-60% ma può arrivare fino al 100% al posteriore in modalità fango. Recentemente proprio su Jeep è stato introdotto il nuovo 4 cilindri Multijet 2.2 con due livelli di potenza: 185 o 200 Cv come nel caso dell'auto in prova. Un propulsore brillante e con una generosa coppia motrice pari a 440 Nm.

Nonostante ciò Cherokee ha un carattere trasversale e può competere con le comode berline da viaggio. Non solo per le prestazioni assolute dichiarate, 8,7" da 0-100 km/h e una velocità che supera i 200 km/h, quanto per il confort generale grazie alle sospensioni relativamente morbide e la fluidità del cambio.

E' anche giusto sottolineare che la Cherokee non ha naturalmente ambizioni sportive: non ha ad esempio il cambio con i paddle al volante, mentre lo stesso è un po' lento in scalata, ma quando serve un po' di brio il diesel made in Italy non tradisce le aspettative. La voce consumi deve fare i conti con dimensioni, peso e trazione: la Cherokee con 200 cavalli raggiunge percorrenze medie nell'ordine degli 11 chilometri con un litro di gasolio.





## Lexus NX 2.5 Hybrid 4WD Luxury

54.800 euro

A destra, il vano motore. Al quattro cilindri 2,5 litri a benzina sono accoppiate due unità elettriche posteriori. In totale la potenza disponibile è di 197 Cv.



**S**icuramente non possiamo definirla banale nelle forme e nei dettagli. La linea della recente Lexus NX ricorda una sorta di coupé vitaminizzata. Il parabrezza inclinato, i ridotti cristalli laterali, le nervature sulla fiancata, i fari full led spigolosi e le generose ruote da 18" sono alcuni dei dettagli che non piacciono o che fanno innamorare. Le dimensioni non sono esagerate, con una lunghezza di 463 cm e un'altezza di 165, ma sufficienti per ospitare cinque persone e garantire una capacità di carico che oscilla tra circa 500 e 1.650 litri. Anche all'interno si ritrovano alcune forme spigolose della carrozzeria ma quello che più colpisce l'occhio sono gli ottimi assemblaggi, la cura nei dettagli e i preziosi rivestimenti in pelle bicolore presenti con l'allestimento Luxury, proposto al prezzo di 54.800 euro. Al volante lo spazio non sembra immenso perché la plancia è ricca e la consolle si erge tra i sedili, ben sagomati. La strumentazione è mista: un cruscotto analogico davanti al volante e un ampio display al centro con il navigatore di serie. Il cruscotto contempla due strumenti circolari, il classico tachimetro e il misuratore dell'efficienza tra il motore a benzina e i due elettrici del sistema ibrido. Il display multifunzione da 8" ha una buona risoluzione ma essendo fisso è influenzato dai riflessi del sole. Comodi appena sotto i comandi del clima,

meno pratici invece quelli dell'impianto hi-fi dietro alla leva del cambio automatico. Singolare la scelta di selezionare alcune funzioni dei sistemi presenti sullo schermo con una sorta di touchpad che richiede un po' di pratica. Sempre in quella zona troviamo il selettore che permette di scegliere la gestione delle modalità di guida: Eco, Normal, Sport, oltre al tasto EV per la sola guida in elettrico.

Meccanicamente c'è un 4 cilindri 2.5 a benzina a ciclo Atkinson e due elettrici, uno dei quali collegato alle ruote posteriori collegati da una trasmissione CVT. La potenza è di 197 Cv e la coppia di 206 Nm che arrivano dal termico e 270 Nm dagli elettrici. Il sistema ibrido è poco invasivo. Il pacco batterie (NiMH) è posizionato sotto al divanetto frazionato e penalizza solo in parte le capacità di carico. Sportiva nelle forme, un po' meno nella sostanza. Non fatevi ingannare dai 197 Cv dichiarati, il peso di oltre 18 quintali e il funzionamento del cambio CVT limitano la grinta a beneficio del piacere di muoversi in città. Se invece si cerca la ripresa rapida o lo scatto si è più impressionati dalla tonalità del motore e cambio più che dalla spinta vera e propria. Comportamento che influisce parecchio sui consumi: la NX è parca con percorrenze nell'ordine dei 14-15 km/litro e in questi casi lavorano molto i motori elettrici. Se invece le velocità salgono è il motore a benzina a lavorare e la percorrenza media scende a 11-12 km/litro.





## Peugeot 508 RXH

45.650 euro



**S**empre più spesso nei nostri servizi diamo spazio alle ibride per seguire l'evoluzione di questa tecnologia in rapporto alle altre motorizzazioni. Nel caso della 508 RXH non è una novità assoluta anche se l'anno scorso la Station Wagon francese ha un frontale rivisto con fari allungati e interni più raffinati. La base è quella conosciuta delle 508 benzina e diesel ma rispetto a queste l'ibrida ha un aspetto da crossover grazie all'altezza minima da terra incrementata di 50 mm, parafranghi di protezione che aumentano la larghezza di 40 mm e alcune protezioni inferiori in alluminio satinato. Luci a led, mancorrenti sul tetto e cielo panoramico assieme a interni in materiale prezioso, climatizzatore quadri-zona, impianto hi-fi e portellone con apertura elettrica sono tutti accessori esclusivi offerti di serie su questo modello che costa circa 3.500 euro in più delle versioni con il solo motore a gasolio da 180 Cv.

Lo spazio interno non è male anche se dietro tre adulti stanno un po' stretti, mentre la capacità di carico rimane analoga a tutte le altre versioni (560-1.598 litri). Sul tunnel, a fianco della leva del cambio, la rotella che permette di selezionare quattro modalità d'uso. Lo status di ibrida, e per questo esente da molte limitazioni nelle zone a traffico limitato, passa attraverso un tradizionale propulsore turbodiesel 2 litri da 163 Cv e il motore elettrico "by-wire" da 37

Cv sull'asse posteriore. Il pacchetto completo ha permesso di raggiungere 200 Cv con consumi ed emissioni di CO<sub>2</sub> contenuti ma anche di avere la trazione integrale quando serve senza appesantire la trasmissione. Trasmissione che si affida a un automatico a 6 rapporti che prevede paddle al volante.

Discretamente sportiva, precisa in curva ed economica quando non si esagera con l'acceleratore. Questi sono alcuni degli aspetti più interessanti che emergono dopo una giornata di guida. In fondo chi sceglie questa vettura lo fa perché ha un animo verde ed è attento alla tecnologia. Non serve schiacciare troppo sull'acceleratore per divertirsi, su questa vettura è l'insieme che conquista. Qualche metro dopo entra in funzione anche il motore endotermico, quello che ci accompagna per buona parte dell'uso. Sulla consolle a fianco della piccola leva del cambio è posto un selettore con quattro modalità d'impiego: Normal, Sport dove diesel e elettrico lavorano assieme per garantire la maggiore accelerazione, 4x4 utilizzabile sulla neve con i motori sempre affiancati e Zev completamente elettrico ma solo per 4 km fino alla velocità di circa 60 km/h. Con un po' di attenzione non è difficile percorrere 17/18 km con un litro di gasolio. Sulla poca neve incontrata abbiamo apprezzato la modalità 4WD con una ripartizione della coppia fino al 40% sulle ruote posteriori a bassa velocità.

**Sul cruscotto della RXH (in alto) in luogo del contagiri c'è uno strumento che informa sullo stile di guida adottato. La potenza complessiva di questa ibrida è di 200 Cv.**



## Renault Kadjar Bose Energy dCi 130 Cv 4x4

31.950 euro

**P**otrebbe essere confusa con l'erede della Koleos in realtà la Kadjar è la sorella della Nissan Qashqai con la quale condivide pianale, motore e trasmissione nel caso della versione 4x4. Da questo punto di vista le sinergie del Gruppo hanno permesso di realizzare una vettura equilibrata, recuperando così buona parte del tempo perso in questo settore di vetture che piace al mercato. Il design di Kadjar è aggressivo, specialmente nel frontale che riprende le linee marcate delle ultime Renault per fari full led. Lunga 445 cm e alta 161, pur essendo più bassa delle altre nostre due SUV Lexus NX e Honda CR-V rispettivamente di 4 e 8 cm, Kadjar ha una buona luce a terra di 20 cm ideale per girovagare su strade sterrate senza troppa preoccupazione di toccare. Come per la Espace i francesi hanno giocato anche la carta delle maxi ruote da 19" che però nel nostro esemplare gommato invernale abbiamo utilizzato dei cerchi AEZ forniti dalla Alcar di Seregno (MB) da 17". Nell'abitacolo troviamo spazio per ogni genere di posto. Seduta rialzata e comoda con rivestimento in stoffa/ecopelle, parabrezza e una plancia in materiale morbido di discreta qualità dove spicca lo schermo da 7" con il nuovo sistema R-Link2 che comprende navigatore e impianto hi-fi Bose. Molta attenzione alla sicurezza, con il Visio System, l'ASR, sospensioni regolabili,

il sistema Lane Keeping che controlla quando si oltrepassa la linea di carreggiata e la frenata automatica gestita da un radar frontale. Rimanendo in abitacolo anche il divanetto è comodo e ha le varie frazioni dello schienale reclinabili singolarmente per aumentare il confort o recuperare qualche centimetro di bagagliaio la cui capacità varia da 472 a 1.478 litri. La gamma dei motori è improntata al downsizing, si parte con il 1.2 turbo a benzina da 130 per arrivare ai due diesel 1.5 e 1.6 rispettivamente da 110 e 130 Cv. Solo con quest'ultimo motore, quello dell'esemplare che abbiamo provato, è disponibile la trazione integrale con un supplemento di 2.200 euro. Peccato che con questa configurazione meccanica sia disponibile solo il cambio manuale a sei marce e non l'automatico. La trazione permette di scegliere tra tre modalità: 2WD, Auto (il sistema sceglie la ripartizione della coppia sulle ruote che hanno maggiore aderenza) e Lock che blocca la coppia la 50% sui due assi fino a 50 km/h.

Dinamicamente la Kadjar con le ruote da 17" e la trazione integrale si è dimostrata piacevole da guidare. Sterzo leggero, leva del cambio con innesti morbidi e motore silenzioso con prestazioni interessanti specie in rapporto alle dimensioni. La velocità massima è di 190 km/h e lo scatto da 0 a 100 km/h pari a 10,5". Anche su questa vettura i consumi sono validi con una percorrenza media di circa 15 km/litro.



Sopra, lo schermo del nuovo sistema R-Link2 che comprende l'impianto hi-fi della Bose a otto altoparlanti. Il bagagliaio della Kadjar (in basso) ha una capacità massima di 1.478 litri.







## PNEUMATICI

### Hankook Winter I-Cept Evo2 e Suv

L'Hankook Winter I-Cept Evo2 è l'ultimo pneumatico ultra performance di Hankook con disegno asimmetrico ottimizzato per guidare in tutte le condizioni difficili dei nostri inverni.

Il modello di battistrada soddisfa, nelle varie misure, veicoli di medie dimensioni, premium, e auto sportive. Per la prima volta sono presenti in gamma anche dimensionamenti particolari per i principali Suv. Per affrontare al meglio i mesi freddi si è lavorato sulla mescola con una percentuale di Silicio ad alta aderenza, formata da nanoparticelle, perfettamente reattive alle basse temperature, una cintura superiore rinforzata che aumenta la resistenza e una durata del fianco migliorata. A sua volta, l'area di contatto è aumentata grazie a un'ampia dimensione della cintura in acciaio inferiore che assicura rigidità al battistrada e migliora la maneggevolezza in curva. Attraverso il miglioramento del profilo e delle scanalature aumentate del 30%, sono cresciute le prestazioni su neve e bagnato.

Il Winter Evo2 è disponibile nelle misure da 16 a 20" con battistrada da 195 a 275 millimetri con spalla da 35 a 60. Ampia scelta anche per gli indici di velocità: H, V e W anche in versione extra-load). Il Winter I-Cept Evo2 SUV è disponibile nei diametri da 16 a 21", battistrada da 215 a 295 millimetri con altezza da 35 a 70 e indici di velocità da T a V.



## I NUMERI DELLE PROTAGONISTE

### VETTURA

Citroën Berlingo XTR 120 Q

Honda CR-V 1.6160 Cv Executive Adas 4WD

### MOTORE

	Citroën Berlingo XTR 120 Q	Honda CR-V 1.6160 Cv Executive Adas 4WD
Alimentazione	Anteriore trasversale L4	Anteriore trasversale L4
Cilindrata	Turbo Diesel	Turbo Diesel
Potenza max	1.598 cc	1.597 cc
Coppia max	120 Cv a 3.500 g/m	160 Cv a 4.000 g/m
	300 Nm a 1.750 g/m	350 Nm a 2.000 g/m

### TRASMISSIONE

	Citroën Berlingo XTR 120 Q	Honda CR-V 1.6160 Cv Executive Adas 4WD
Trazione	Anteriore	Integrale permanente
Cambio	Manuale 6 marce	Automatico 9 rapporti

### TELAIO

	Citroën Berlingo XTR 120 Q	Honda CR-V 1.6160 Cv Executive Adas 4WD
Sosp. Anteriori	McPherson	McPherson
Sosp. Posteriori	Ponte semirigido	Doppio braccio osc.
Freni ant./post.	Disco anteriori ventilati	Disco anteriori ventilati
Pneumatici ant/post	16"	18"

### DIMENSIONI

	Citroën Berlingo XTR 120 Q	Honda CR-V 1.6160 Cv Executive Adas 4WD
Passo	273 cm	263 cm
Lungh. x Largh.	438x181 cm	461 x 182 cm
Altezza	180 cm	169 cm
Peso	1.500 kg	1.733 kg
Capacità bagagliaio	642 - 2.800 litri	589 - 1.669 litri

### PRESTAZIONI

	Citroën Berlingo XTR 120 Q	Honda CR-V 1.6160 Cv Executive Adas 4WD
Velocità max	176 km/h	197 km/h
Acc. 0-100 Km/h	12,9"	10"
Consumo medio km/l	22,7 km/l	18,9 km/l
Emissioni CO <sub>2</sub>	115 g/km	133 g/km
PREZZO (euro)	23.550	41.750





**CERCHI IN LEGA**

**Dezent RE Dark**

Il cambio pneumatici nella stagione invernale può essere un momento utile anche per rinnovare l'estetica della nostra vettura con un cerchio diverso da quello montato di serie. Abbiamo chiesto ad Alcar, una delle principali aziende che produce e commercializza ruote in lega, di consigliarci una ruota per la nuova Renault Kadjar. Innanzitutto siamo scesi dalla maxi misura di serie di 19" a un più funzionale leggero invernale da 17". Per il modello abbiamo optato sul Dezent RE Dark un cerchio sportivo, robusto e con cinque ampie razze che riducono il rischio di raccogliere l'eventuale neve. Il colore nero opaco è di moda e ben si sposa con i dettagli scuri della vettura, ma esiste anche il classico silver. La gamma misure è molto ampia, si va da 5,5x14" a 8,0x19" e come sempre i cerchi distribuiti da Alcar sono compatibili con i sistemi di rilevamento della pressione TPMS. Non ultimo il prezzo: meno di 200 euro per la misura 7jx17".



**Jeep Cherokee 2.2 MJT II Limited 4x4**

**Lexus NX 2.5 Hybrid 4WD Luxury**

**Peugeot 508 RXH**

**Renault Kadjar Bose Energy dCi 130 Cv 4x4**

Ant. Tras. L4 16V TD	Benzina L4 + 2 Elettrici	Ant. Trasv. L4 TD+elett.	Anteriore trasversale L4
Turbo Diesel	Ibrida - benzina/elettrico	Ibrida - diesel/elettrico	Turbo Diesel
2.184 cc	2.494 cc	1.997 cc	1.598 cc
200 Cv a 3.500 g/m	197 Cv (143 + 68 post)	200 Cv (163 Cv+37)	130 CV a 4.000 g/m
440 Nm a 2.500 g/m	206 Nm 4.000 + 270 Nm	300 Nm a 1.750 g/m	320 Nm a 1.750 g/m
Integrale permanente	Integrale permanente	Integrale permanente	Integrale permanente
Automatico a 9 rapporti	ECVT Aut. epicicloidale	Automatico a 6 rapporti	Manuale 6 marce
Triangoli trasversali	McPherson	McPherson	McPherson
Bracci multipli	Indip. Doppio Braccio	Bracci multipli	Bracci multipli
Disco ventilato ant.	A disco Ventilati	A disco ant. Ventilati	A disco, ant, ventilati
18"	16"	18"	19"
270 cm	266 Cm	282 cm	265 cm
462 x 186 cm	463 x 187 cm	482 x 186 cm	445 x 184 cm
170 cm	165 cm	153 cm	161 cm
1.930 kg	1.850 kg	1.770 kg	1.611 kg
591-1.267 litri	555 - 1.650 litri	560 - 1.598 litri	472 - 1.478 litri
203 km/h	180 km/h	213 km/h	190 km/h
8,7"	9,2"	8,8"	10,5"
16,4 km/l	19,6 km/l	21,8 km/l	20,4 km/l
160 g/km	117 g/km	109 g/km	129 gr/km
54.000	54.800	45.650	31.950



Lancia Ypsilon

## NON SOLO cittadina

La rinnovata piccola Lancia punta - come sempre - al pubblico femminile grazie alle dimensioni compatte e all'allestimento completo. Ma non è "riservata" al solo utilizzo urbano

**Alberto Motti - foto Fabrizio Gioni**

**C**osa c'è di meglio per provare una cittadina pura come la nuova Ypsilon di costringerla a fare tutt'altro? Con il suo 1.2 da 69 Cv sembrerebbe un trattamento ingiusto obbligarla a una lunga trasferta autostradale, ma l'apertura - dopo "pochi" lustri di lavori - della Variante di valico tra Bologna e Firenze era un'occasione troppo ghiotta per lasciarsela scappare. Per cui dopo pochi giorni di utilizzo in città, dove la piccola di Casa Lancia ha messo in luce tutte le sue buone qualità, note da generazioni, abbiamo caricato armi, bagagli e famiglia e siamo partiti alla volta di Firenze. Nei primi tratti di trafficata tangenziale non è possibile oltrepassare i 90 km/h: a questa velocità il piccolo quattro cilindri pare spento, tanto è silenzioso. Vibrazioni al minimo e l'ottimo impianto audio - di serie a partire dall'allestimento intermedio Gold - a tenere compagnia. Possiamo concentrarci sugli interni: lo spazio non è immenso, ma come detto parliamo di una cittadina. Comunque

### LANCIA YPSILON 1.2 69 CV GOLD

<b>Motore e cambio</b>		<b>1.2</b>
cilindrata / cilindri	1.242 / 4L	
potenza [(kW) Cv] / regime (giri/min)	(51) 69 / 5.500	
coppia [kgm] / regime (giri/min)	10,1 / 3.000	
cambio [numero marce]	M5	
<b>Prestazioni</b>		
velocità massima [km/h]	163	
accelerazione 0-100 km/h [sec]	14,5	
<b>Consumi ed emissioni</b>		
combinato [l/100km]	5,2	
emissioni CO <sub>2</sub> [g/km]	120	
classe di emissioni	Euro 6	
<b>Dimensioni e Capacità</b>		
Lunghezza x Larghezza x Altezza [cm]	384 x 168 x 152	
Volume bagagliaio [litri]	245 / 940	
Peso [kg]	1.040	









Fari anteriori tradizionali, specchi neri, cerchi in lega, ma da 15": pur restando un'auto elegante, la Ypsilon non ha costi di gestione elevati. Sotto, il serbatoio senza tappo, così le signore, se costrette al self, non si sporcano le mani.



**La porta dietro c'è, ma non si vede: la praticità coniugata al design**







i passeggeri anteriori hanno sufficiente agio in tutte le direzioni, il guidatore ha la possibilità di regolare il supporto lombare del sedile e inclinazione e profondità del volante, caratteristiche presenti su poche delle piccole in commercio. A cercare il pelo nell'uovo ci sarebbe piaciuto un bracciolo, non disponibile neppure optional. Anche i passeggeri posteriori godono di uno spazio accettabile, anche perché sono solo due. A pagamento è possibile ottenere il quinto posto con schienale abbattibile nelle proporzioni 60:40. Quella in uso disponeva dei soli due posti con divano abbattibile in 50:50. Vantaggio, le porte posteriori, per di più ben mimetizzate. La stilosa concorrenza interna – leggi Fiat 500 – ha proprio questo handicap, l'assenza dei 5 ingressi. Il bagagliaio ha capacità solo discreta, ma tutto sommato allineata con la concorrenza.

Finalmente lasciamo il sistema delle tangenziali milanesi e l'autostrada si distende larga in direzione sud. Possiamo alzare il ritmo (e leggermente il volume della radio) e il consolidato 1.2 Fiat non soffre la richiesta di maggiori prestazioni. Solo, in caso di riaccelerazioni dopo i rallentamenti chiede di scalare una marcia, dalla quinta alla quarta, pena riprese un po' pigre. Il cruise control riduce lo stress della guida e il sistema Uconnect con navigatore e bluetooth gestisce la parte di comunicazione /informazione durante il viaggio, tutto comodamente regolabile dal volante. Il sensore crepuscolare è pronto ad attivare

i fari all'ingresso in galleria, mentre un'eventuale acquazzone (siamo nel periodo di siccità e inquinamento che culminerà con i blocchi del traffico di Milano e Roma) sarebbe gestito dal tergicristallo ad attivazione automatica. Solo il navigatore (600 euro) è opzionale tra le funzioni fin qui descritte.

Poco dopo Sasso Marconi, precisamente in località La Quercia, una biforcazione permette di scegliere tra il vecchio tracciato e la nuova Variante di valico, 32 km, di cui la metà in galleria, con una quota di valico più bassa di 226 metri, per un risparmio di tempo che Autostrade dichiara pari al 30%. Di certo, il tracciato è molto meno tortuoso e le ampie gallerie a due corsie più emergenza rendono il viaggio più tranquillo. Peccato che alla fine del nuovo tratto si finisca, poco a nord di Firenze, in un maxi imbuto, visto che le due corsie della vecchia autostrada confluiscono nelle due della nuova. Sulla destra ancora si lavora al completamento dell'ultima porzione di rimodernamento, che prevede enormi gallerie a tre corsie. Sperando che i lavori terminino rapidamente, perché la mezzora di coda capitata a noi ha lavato via tutto il vantaggio in termini di relax che il tracciato meno tortuoso della variante aveva regalato. Poi resterà a due corsie solo qualche chilometro a sud di Bologna, prima dell'ingresso nel tratto rinnovato. Solo a questo punto si potrà finalmente parlare di lavori terminati. Per il ritorno da Firenze abbiamo scelto di "sfidare" ancora la

**Uno dei particolari che caratterizzano la nuova Ypsilon è il fascione basso del paraurti (quello dove sono alloggiati luce di retro e antinebbia) in tinta carrozzeria. Si vedono anche i sensori di retromarcia, utili anche se l'auto è corta.**





Ypsilon con un vero tratto autostradale di montagna: superstrada fino a Pisa, poi autostrada costiera fino a La Spezia e via verso nord sulla Cisa: pur non essendo un fulmine di guerra, la piccola Lancia si arrampica sui contrafforti dell'Appennino senza eccessiva fatica, richiedendo solo un certo uso del cambio per essere mantenuta nel regime di coppia massima e comunque sempre mantenendo consumi più che accettabili. Anche scendendo dal passo, la dinamica della Ypsilon

si dimostra sincera e affidabile, senza mai mettere in difficoltà il guidatore. In sostanza, una compatta cittadina in grado di spingersi bene anche fuori città, con una dotazione completa e di serie, soprattutto nell'esclusivo allestimento Platinum, che – per contro – ha un prezzo abbastanza elevato: oltre 16.000 euro. Ma la “nostra” Gold ben allestita costa meno di 1.000 euro in meno rispetto alla Platinum che in più ha i cerchi in lega da 16” e gli interni in pelle. **A**

A sinistra, la plancia con volante in pelle e controlli dell'hi-fi. Qui sopra, il clima automatico e il sistema Uconnect touch screen con navi sono opzionali.

### LE CONCORRENTI

**DS 3 PureTech 82 Chic:** euro 16.100

- Cilindrata – Potenza: 1.199 cc / 82 Cv – Euro 6
- Velocità massima – accelerazione 0-100 km/h: 174 km/h – 12,3 sec.
- Consumo combinato – emissioni CO<sub>2</sub>: 4,7 l/100 km – 109 g/km
- Dimensioni esterne – capacità bagagliaio: 395 x 172 cm – 285 / 1.050



Il marchio “spin off” di Citroën, come si dice nel mondo del cinema (o costola in italiano) propone a signore e giovani trendy la DS3, un po' più lunga e prestazionale della Ypsilon, ma con lo svantaggio di disporre di sole due porte. Per un prezzo allineato alla nostra Ypsilon (accessori inclusi), tuttavia, si compra esclusivamente il modello base Chic con vernice metallizzata e poco altro. L'essenziale, comunque, è di serie.

**Mini One 5p:** euro 18.160

- Cilindrata – Potenza: 1.198 cc / 75 Cv – Euro 6
- Velocità massima – accelerazione 0-100 km/h: 172 km/h – 13,4 sec.
- Consumo combinato – emissioni CO<sub>2</sub>: 5,2 l/100 km – 121 g/km
- Dimensioni esterne – capacità bagagliaio: 398 x 173 cm – 278 / 941



Lo stesso ragionamento della DS può essere fatto con la Mini One, con la differenza che la piccola anglo-tedesca è disponibile con 5 porte. Anche in questo caso, dimensioni maggiori e prestazioni del 1.2 tre cilindri (leggermente) superiori. Nel mondo Bmw è lunghissima la lista degli optional, ma attenzione al prezzo finale: per esempio solo per connessione Bluetooth e navigatore satellitare bisogna preventivare un pacchetto da oltre 2.500 euro.



## YPSILON GOLD

### prezzi e dotazioni

Senza accessori 14.800

Vettura in prova 16.850

### Presente su vettura in prova

#### Sicurezza e Tecnica

Impianto antibloccaggio freni S

Air bag (4) S

Air bag laterali 250

Traction Control S

Cruise control S

Sensore fari e tergicristalli S

Monitoraggio pressione pneumatici S

Attacchi Isofix S

Fendinebbia 250

#### Comunicazione

Radio Mp3, usb/aux. S

Comandi al volante S

Navigatore satellitare 600

Viva voce Bluetooth S

#### Confort

Climatizzatore manuale S

Pack confort (clima aut., vetre elettrici post.) 500

Tetto panoramico 900

Volante regolabile in altezza e inclinazione S

#### Estetica

Cerchi in lega da 15" S

Pack Style Gold

(cerchi in lega da 16" e vetri posteriori oscurati) 350

Vernice metallizzata 450



Sopra, gli interni dell'allestimento intermedio Gold, in tessuto (il più lussuoso Platinum prevede i sedili in pelle). A sinistra, il piccolo vano regolare vano bagagli della piccola Lancia. Il divanetto è abbattibile in configurazione 50:50. Sotto, il comando del trip computer.



### Nissan Micra 1.2 12V 5p Tekna: euro 14.600

- Cilindrata - Potenza: 1.198 cc / 80 Cv - Euro 6
- Velocità massima - accelerazione 0-100 km/h: 170 km/h - 13,7 sec.
- Consumo combinato - emissioni CO<sub>2</sub>: 5,0 l/100 km - 115 g/km
- Dimensioni esterne - capacità bagagliaio: 383 x 167 cm - 265 / 1.132



La Micra è la concorrente più vicina per prezzo, dimensioni e prestazioni alla piccola Lancia. E come lei, nei modelli precedenti, era una delle auto più "femminili" sul mercato, mentre quello attuale ha meno riscontro. L'allestimento Tekna è davvero full optional, sono inclusi anche climatizzatore automatico e navigatore satellitare. C'è anche l'accesso e avviamento senza chiave. Restando al di sotto del prezzo della Ypsilon accessoriata si può anche optare per la 98 Cv.

### Suzuki Swift 1.2 VVT B-Cool B-Color: euro 15.850

- Cilindrata - Potenza: 1242 cc / 90 Cv - Euro 6
- Velocità massima - accelerazione 0-100 km/h: 165 km/h - 11,5 sec.
- Consumo combinato - emissioni CO<sub>2</sub>: 5,0 l/100 km - 116 g/km
- Dimensioni esterne - capacità bagagliaio: 385 x 170 cm - 211 / 900



Spinta dal 1.2 più potente tra le concorrenti della Ypsilon qui selezionate, la Swift ha il vantaggio di essere disponibile anche in versione quattro ruote motrici. L'allestimento B-Cool B-Color è il più ricco, pur mancando di navigatore satellitare e climatizzatore automatico. In compenso ha di serie l'accesso Keyless che manca alla piccola Lancia. Ampie possibilità di personalizzazione degli esterni.



# TUTTA L'INFORMAZIONE **A CASA TUA** O DOVE VUOI TU

[www.automobilismo.it](http://www.automobilismo.it)



PROVE  
SPORT

ANTEPRIME  
TECNICA

NEWS  
VIDEO

GALLERY  
LISTINO

EPOCA  
area verde



segui automobilismo.it anche su



**Automobilismo**  **SIAMO SEMPRE CON TE!**



# Listino del Nuovo

PREZZI E DATI TECNICI PIÙ IMPORTANTI DI TUTTI I MODELLI

## CHI ESCE

### Alfa Romeo

Giulietta Sprint / Quadrifoglio Verde / 1.4 MultiAir 170 Cv / 2.0 JTDm

### Renault

Mégane modello precedente

### Skoda

Roomster

## CHI ENTRA

### Audi

A6 / A6 Avant 2.0 TDI 190 Cv  
A6 Allroad 3.0 TDI 190 Cv  
A7 2.0 TFSI

### Mini

Mini Cabrio

### Opel

Astra CDTi BiTurbo  
Astra ST

### Skoda

Fabia Euro 6

### Renault

Mégane nuovo modello



Mini Cabrio



Opel Astra ST



Renault Mégane

## LEGENDA

Per facilitare la lettura qui di seguito alcune abbreviazioni.

## SEZIONE TECNICA:

nella colonna cilindrata/numero cilindri/trazione: (es. 1000/4/A) I primi numeri indicano la cilindrata. Il secondo numero indica il frazionamento del motore. L'ultima lettera indica la trazione: P = posteriore, A = anteriore, I = integrale.

## UN LISTINO TUTTO NUOVO

### ARRETRATI

In coda a ogni marca troverete il numero del fascicolo di Automobilismo che contiene la prova completa del modello indicato. Potete richiedere l'arretrato seguendo le modalità riportate nell'ultima pagina di questo numero.

### MOTIVI DI ACQUISTO

Accanto alle fotografie dei modelli più importanti abbiamo introdotto una serie di "motivazioni d'acquisto" che spaziano dalle varie combinazioni di motori e allestimenti alle prestazioni, alla sfruttabilità degli interni.

*I dati dichiarati nel listino sono forniti dalle Case o dagli importatori*

L'elenco aggiornato delle vetture provate da Automobilismo lo potete trovare su [www.automobilismo.it](http://www.automobilismo.it)



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>ABARTH</b> Numero verde 00 800 - 34.28.00.00 <a href="http://www.abarth.it">www.abarth.it</a>								
<b>500 ABARTH</b> Lunghezza 366 - Larghezza 163 - Altezza 149 Bagagliaio (185-610)								
18.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet MT	1368/4/A	135 (99)	21,0 (206)	205	7,9	6,0	139
20.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA	1368/4/A	140 (103)	21,0 (206)	205	8,1	5,8	134
22.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet MT Turismo	1368/4/A	160 (118)	23,4 (230)	210	7,4	6,0	139
24.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160 (118)	23,4 (230)	209	7,6	5,8	134
25.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MT Competizione	1368/4/A	180 (132)	25,5 (250)	225	6,7	6,0	139
26.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MTA Competizione	1368/4/A	180 (132)	25,5 (250)	225	6,9	5,8	134
39.900	695 1.4 16v Turbo T-Jet Biposto	1368/4/A	190 (140)	25,5 (250)	230	5,9	6,2	145
21.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MT	1368/4/A	135 (99)	21,0 (206)	205	7,9	6,0	139
22.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MTA	1368/4/A	140 (103)	21,0 (206)	205	8,1	5,8	134
25.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MT Turismo	1368/4/A	160 (118)	23,4 (230)	210	7,4	6,0	139
26.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160 (118)	23,4 (230)	209	7,6	5,8	134
27.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MT Competiz.	1368/4/A	180 (132)	25,5 (250)	225	6,7	6,0	139
29.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MTA Competiz.	1368/4/A	180 (132)	25,5 (250)	225	6,9	5,8	134
<b>LEGGI LE NOSTRE PROVE</b> In listino: 500 (11/2008) - 500C (10/2010) - Grande Punto Evo (12/2010) - Fuori listino: Grande Punto (12/2007)								

## QUADRIFOGLIO



GIULIA

➤ È il modello più leggero e prestazionale della nuova berlina Alfa  
➤ Motore V6 biturbo e rapporto peso/potenza inferiore a 3 kg/Cv

## ALFA ROMEO Numero verde 00 800 - 25.32.00.00 [www.alfaromeo.it](http://www.alfaromeo.it)

<b>MITO</b> Lunghezza 406 - Larghezza 172 - Altezza 145 Bagagliaio (270-950)								
15.200	MITO 1.469cv Impression	1368/4/A	69 (51)	11,7 (115)	160	14,0	5,8	134
16.500	MITO 1.478cv Progression	1368/4/A	78 (57)	11,7 (115)	165	13,0	5,6	130
24.000	MITO 1.4 MultiAir TB 170cv TCT Quadr. Verde	1368/4/A	170 (125)	25,5 (250)	219	7,3	5,4	124
20.750	MITO 1.4 TB GPL Progression	1368/4/A	120 (88)	21,0 (206)	198	8,8	8,1	131
18.000	MITO 1.3 JTDm Impression	1248/4/A	84 (62)	20,4 (200)	174	12,9	3,5	90
18.900	MITO 1.3 JTDm Progression	1248/4/A	84 (62)	20,4 (200)	174	12,9	3,5	90
<b>GIULIETTA</b> Lunghezza 435 - Larghezza 180 - Altezza 147 Bagagliaio (350-1150)								
21.750	GIULIETTA 1.4 TB 105cv Progression	1368/4/A	105 (77)	21,9 (215)	185	10,6	6,4	148
23.900	GIULIETTA 1.4 TB 120cv Distinctive	1368/4/A	120 (88)	21,9 (215)	195	9,4	6,4	148
24.750	GIULIETTA 1.4 TB GPL Progression	1368/4/A	120 (88)	21,0 (206)	195	10,3	8,3	134
24.750	GIULIETTA 1.6 JTDm 120cv S&S Progression	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	185	11,3	3,9	103
26.150	GIULIETTA 1.6 JTDm 120cv S&S Distinctive	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	185	11,3	3,9	103
28.150	GIULIETTA 2.0 JTDm 150cv Distinctive	1956/4/A	150 (110)	38,7 (380)	201	8,8	4,2	110
<b>GIULIA</b> Lunghezza 464 - Larghezza 187 - Altezza 147 Bagagliaio (480-)								
79.000	GIULIA Quadrifoglio	2881/6/P	510 (375)	61,2 (600)	307	3,9	8,5	198
<b>4C</b> Lunghezza 399 - Larghezza 186 - Altezza 118 Bagagliaio (110-)								
65.000	4C Coupé	1742/4/P	241 (177)	35,7 (350)	258	4,5	6,8	157
75.000	4C Spider	1742/4/P	241 (177)	35,7 (350)	257	4,5	6,9	161

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: 4C (1/2014) - Giulietta 1.4 MultiAir 170 Cv TCT Distinctive (6/2012) - Giulietta 1.6 JTDm Distinctive (7/2011) - Giulietta 2.0 JTDm 150 Cv Distinctive (2/2014) - Giulietta 2.0 JTDm 170 Cv Distinctive (7/2010) - MiTo (11/2014) - MiTo 1.4 TB Distinctive (12/2008) - MiTo Quadrifoglio Verde Premium Pack (7/2010) - Fuori listino: 145 1.6 L (9/1994) - 145 2.0 Quadrifoglio (4/1996) - 145 2.0 Quadrifoglio (7/1998) - 146 1.6 Twin Spark (TC) (5/1997) - 146 1.7 16v L (6/1995) - 146 2.0 Ti (9/1996) - 147 1.6 105 Cv (12/1996) - 147 1.9 JTD 16v 140 Cv Distinctive (12/2002) - 147 1.9 JTD 16v Progression (7/2003) - 147 1.9 JTD 16v Progression 3p (1/2005) - 147 1.9 JTD Distinctive 5p (8/2001) - 147 1.9 JTDm Q2 5p (3/2007) - 147 2.0 16v T.S. 5p (5/2005) - 147 2.0 T.S. 5p (5/2001) - 147 GTA (1/2003) - 155 1.7 Twin Spark (6/1993) - 155 1.8 Silverstone (6/1994) - 155 1.9 Q4 (7/1992) - 155 1.9 TD (3/1994) - 155 2.0 16v Twin Spark Sport (8/1995) - 155 2.5 TD (5/1994) - 155 2.5 TD (2/1996) - 155 2.5 V6 (8/1993) - 155 2.5 V6 (11/1994) - 155 2.5 V6 (3/1992) - 156 1.6 (1/1998) - 156 1.8 (1/1998) - 156 1.9 JTD 16v (2/2003) - 156 2.0 (1/1988) - 156 2.0 T.S. Selespeed (7/1999) - 156 2.0 T.S. Sportwagon (5/2000) - 156 2.0 Twin Spark (7/11/1997) - 156 2.4 JTD 20v Sportwagon (8/2003) - 156 2.4 JTD Sportwagon (4/2002) - 156 GTA (9/2002) - 156 GTA Sportwagon (8/2002) - 156 JTS (4/2002) - 159 1.9 JTDm Sportwagon (5/2006) - 159 1750 Tbi Distinctive (6/2009) - 159 1750 Tbi Sportwagon Ti Pack (11/2010) - 159 2.2 JTS High (9/2005) - 159 2.4 JTDm Q4 Exclusive (10/2007) - 164 2.0 Twin Spark (11/1987) - 164 2.0 Twin Spark (10/1991) - 164 2.0 V6 Turbo (3/1991) - 164 2.0 V6 Turbo (5/1992) - 164 3.0 Q4 (12/1993) - 164 3.0 Q4 (2/1994) - 164 3.0 V6 Quadrifoglio (11/1992) - 164 3.0 V6 Quadrifoglio (10/1990) - 164 3.0 V6 Super (1/1993) - 164 Td Super (8/1993) - 166 2.0 T.S. (10/1998) - 166 2.0 Turbo (1/4/1999) - 166 2.4 JTD (10/1998) - 166 2.4 JTD 20v Sportwagon Luxury (12/2003) - 166 2.4 JTD Distinctive (10/2002) - 166 2.5 V6 24v (10/1998) - 166 3.0 V6 (TC) (1/2000) - 166 3.0 V6 24v (10/1998) - 33 1.3 IE (3/1990) - 33 1.3 IE Sport Wagon 4x4 (4/1992) - 33 1.3 IE Sport Wagon Loden

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
(4/1993) - 33 1.5 Giardinetta (7/1987) - 33 1.7 IE (12/1988) - 33 1.7 IE Sport Wagon (3/1990) - 33 1.7 IE Sport Wagon Permanent 4 (7/1992) - 33 1.7 Sport Wagon Q.V. (7/1988) - 33 S 16v Q. Permanent 4 (4/1991) - 75 1.6 IE (12/1989) - 75 1.8 IE (3/1989) - 75 1.8 Turbo (2/1987) - 75 2.0 TD (10/1985) - 75 Indy (6/1991) - Brera 2.2 JTS (1/2006) - Crosswagon Q4 (9/2004) - Giulietta 2.0 JTDm 140 Cv Distinctive (4/2011) - GT 1.9 JTD (1/2004) - GT 2.0 JTS Progression (4/2004) - GTV 2.0 Twin Spark 16v (7/1996) - GTV 2.0 Twin Spark 16v (TC) (2/1999) - GTV 2.0 V6 TB (5/1995) - MiTo 1.4 TB MultiAir 135 Cv Distinctive (12/2009) - MiTo 1.4 TB MultiAir 135 Cv TCT Distinctive (10/2010) - Spider 1.8 T.S. 16v (T) (9/1998) - Spider 2.0 (7/1994) - Spider 2.0 T.S. (9/1996) - Spider 2.0 V6 TB (T) (5/1999) - Spider 2.4 JTDm Exclusive (7/2007) - Spider 3.0 V6 (5/1995) - Spider 3.2 V6 Q4 Exclusive (12/2006) - SZ (9/1990)								

## STATION RICCA



➤ Stesso pianale della Suv Q7, trazione anteriore o integrale  
➤ Tra i motori a benzina spicca il nuovo 2.0 TFSI  
➤ Da 150 a 272 Cv per i td

## A4 AVANT

## AUDI Numero verde 800 - 01.89.10 [www.audi-italia.com](http://www.audi-italia.com)

<b>A1</b> Lunghezza 397 - Larghezza 174 - Altezza 142 Bagagliaio (270-920)								
18.200	A1 1.0 TFSI ultra	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	186	10,9	4,2	97
20.050	A1 1.0 TFSI ultra S tronic	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	186	10,9	4,4	102
20.900	A1 1.4 TFSI	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	204	8,8	4,9	115
22.750	A1 1.4 TFSI S tronic	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	204	8,8	4,9	112
22.400	A1 1.4 TFSI cylinder on demand	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	215	7,8	4,7	109
24.250	A1 1.4 TFSI cyl. on dem. S tronic	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	215	7,8	4,7	109
31.900	S1 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	231 (170)	37,7 (370)	250	5,8	7,0	162
20.300	A1 1.4 TDI ultra	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,4	3,4	89
22.150	A1 1.4 TDI ultra S tronic	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,4	3,6	94
21.900	A1 1.6 TDI 116cv	1598/4/A	116 (85)	25,5 (250)	200	9,4	3,5	92
23.750	A1 1.6 TDI 116cv S tronic	1598/4/A	116 (85)	25,5 (250)	200	9,4	3,7	97
<b>A1 SPORTBACK</b> Lunghezza 397 - Larghezza 175 - Altezza 142 Bagagliaio (270-920)								
18.950	A1 SPORTBACK 1.0 TFSI ultra	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	186	11,1	4,2	97
20.800	A1 SPORTBACK 1.0 TFSI ultra S tronic	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	186	11,1	4,4	102
21.650	A1 SPORTBACK 1.4 TFSI	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	204	8,9	5,1	118
23.500	A1 SPORTBACK 1.4 TFSI S tronic	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	204	8,9	4,9	112
23.150	A1 SPORTBACK 1.4 TFSI cyl. on dem.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	215	7,9	4,7	109
25.000	A1 SPORTBACK 1.4 TFSI cyl. on dem. Str.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	215	7,9	4,7	109
32.650	S1 SPORTBACK 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	231 (170)	37,7 (370)	250	5,9	7,1	166
21.050	A1 SPORTBACK 1.4 TDI ultra	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,6	3,4	91
22.900	A1 SPORTBACK 1.4 TDI ultra S tr.	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,6	3,6	94
22.650	A1 SPORTBACK 1.6 TDI 116cv	1598/4/A	116 (85)	25,5 (250)	200	9,5	3,5	92
24.500	A1 SPORTBACK 1.6 TDI 116cv S tronic	1598/4/A	116 (85)	25,5 (250)	200	9,5	3,7	97
<b>A3</b> Lunghezza 424 - Larghezza 178 - Altezza 142 Bagagliaio (365-1100)								
22.640	A3 1.2 TFSI Young	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	9,9	4,9	114
23.950	A3 1.2 TFSI Attraction	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	9,9	4,9	114
24.840	A3 1.2 TFSI S tronic Young	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	9,9	4,8	110
26.150	A3 1.2 TFSI S tronic Attraction	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	9,9	4,8	110
24.240	A3 1.4 TFSI Young	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	206	9,2	5,1	117
25.550	A3 1.4 TFSI Attraction	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	206	9,2	5,1	117
26.440	A3 1.6 TDI 110cv S tronic Young	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	206	9,1	4,9	114
27.750	A3 1.4 TFSI S tronic Attraction	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	206	9,1	4,9	114
26.550	A3 1.4 TFSI cyl. on dem. ultra Attraction	1395/4/A	140 (103)	25,5 (250)	213	8,3	4,7	109
28.750	A3 1.4 TFSI cyl. on dem. ultra S tr. Attraction	1395/4/A	140 (103)	25,5 (250)	213	8,3	4,7	110
28.050	A3 1.8 TFSI Attraction	1798/4/A	180 (132)	32,6 (320)	235	7,1	5,8	135
30.250	A3 1.8 TFSI S tronic Attraction	1798/4/A	180 (132)	32,6 (320)	235	7,2	5,6	129
32.250	A3 1.8 TFSI S tronic quattro Attraction	1798/4/I	180 (132)	32,6 (320)	228	6,7	6,5	149
39.700	S3 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	301 (221)	38,7 (380)	250	5,2	7,0	162
41.900	S3 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	301 (221)	38,7 (380)	250	4,8	6,9	159
24.640	A3 1.6 TDI 110cv Clean Diesel Young	1598/4/A	150 (110)	25,5 (250)	200	10,5	3,8	99
25.950	A3 1.6 TDI 110cv Clean Diesel Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,5	3,8	99
26.350	A3 1.6 TDI ultra Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,5	3,2	85
26.840	A3 1.6 TDI 110cv Cl. D. Str. Young	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,5	3,8	99
28.150	A3 1.6 TDI 110cv Cl. D. Str. Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,5	3,9	99
28.550	A3 2.0 TDI 150cv Cl. D. Attraction	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,6	4,1	106
30.550	A3 2.0 TDI 150cv Cl. D. quattro Attraction	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	214	8,4	4,7	122
30.750	A3 2.0 TDI 150cv Cl. D. Str. Attraction	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	213	8,3	4,4	116
31.350	A3 2.0 TDI 184cv Clean Diesel Attraction	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	234	7,3	4,1	108
35.550	A3 2.0 TDI 184cv Cl. D. Str. quattro Attraction	1968/4/I	184 (135)	38,7 (380)	230	6,8	4,8	125



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kg-m/Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>A3 SPORTBACK</b> Lunghezza 431 - Larghezza 179 - Altezza 143 Bagagliaio (380-1220)								
23.490	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI Young	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	10,1	4,9	114
24.800	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI Attraction	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	10,1	4,9	114
25.690	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI S tr. Young	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	10,1	4,8	110
27.000	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI S tr. Attr.	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	10,1	4,8	110
25.090	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI Young	1395/4/A	122 (90)	20,4 (200)	206	9,4	5,1	117
25.590	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI Business	1395/4/A	122 (90)	20,4 (200)	206	9,4	5,1	117
26.400	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI Attraction	1395/4/A	122 (90)	20,4 (200)	206	9,4	5,1	117
27.290	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI S tronic Young	1395/4/A	122 (90)	20,4 (200)	206	9,3	4,8	114
28.600	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI S tronic Attraction	1395/4/A	122 (90)	20,4 (200)	206	9,3	4,8	114
27.400	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI cyl. on d. ultra Attr.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	220	8,2	4,7	109
29.600	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI cyl. on d. ultra S tr. Attr.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	220	8,2	4,7	109
28.900	A3 SPORTBACK 1.8 TFSI Attraction	1798/4/A	180 (132)	32,6 (320)	235	7,2	5,8	135
31.100	A3 SPORTBACK 1.8 TFSI S tronic Attraction	1798/4/A	180 (132)	32,6 (320)	235	7,0	5,6	129
33.100	A3 SPORTBACK 1.8 TFSI S tronic quattro Attr.	1798/4/A	180 (132)	32,6 (320)	228	6,8	6,5	152
40.550	S3 SPORTBACK 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	301 (221)	38,7 (380)	250	5,3	7,0	162
42.750	S3 SPORTBACK 2.0 TFSI quattro S tr.	1984/4/I	301 (221)	38,7 (380)	250	4,9	6,9	159
49.900	RS3 SPORTBACK 2.5 TFSI quattro S tronic	2480/5/I	367 (270)	47,4 (465)	250	4,3	8,1	189
26.100	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI g-tron Attraction	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	197	10,8	3,3	92
28.300	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI g-tron S tr. Attr.	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	197	10,8	3,2	88
25.490	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. Young	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,7	4,0	105
26.800	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,7	4,0	105
27.200	A3 SPORTBACK 1.6 TDI ultra Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,7	3,3	88
27.490	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. quattro Young	1598/4/I	110 (81)	25,5 (250)	193	11,2	4,7	127
28.800	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. quattro Attraction	1598/4/I	110 (81)	25,5 (250)	193	11,2	4,7	127
27.690	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. S tr. Young	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,7	3,9	102
29.000	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. S tr. Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	10,7	3,9	102
29.400	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv Cl. D. Attr.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,6	4,1	106
31.400	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv Cl. D. quattro Attr.	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	214	8,3	4,0	122
31.600	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv Cl. D. S tr. Attr.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,3	4,0	116
32.200	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 184cv Clean D. Attr.	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	234	7,4	4,2	110
36.400	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 184cv S tr. quattro Attr.	1968/4/I	184 (135)	38,7 (380)	230	6,9	4,9	129
40.500	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI e-tron S tr. Ambition	1395/4/A	204 (150)	35,7 (350)	222	6,6	1,5	35

<b>A3 SEDAN</b> Lunghezza 446 - Larghezza 180 - Altezza 142 Bagagliaio (425-880)								
27.700	A3 SEDAN 1.4 TFSI Attraction	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	212	9,4	5,1	119
29.900	A3 SEDAN 1.4 TFSI S tronic Attraction	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	212	9,3	4,9	114
28.700	A3 SEDAN 1.4 TFSI cyl. on dem. ultra Attraction	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	224	8,2	4,7	109
30.900	A3 SEDAN 1.4 TFSI cyl. on dem. ultra S tr. Attr.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	224	8,2	4,7	109
30.200	A3 SEDAN 1.8 TFSI Attraction	1798/4/A	180 (132)	25,5 (250)	242	7,2	5,8	135
32.400	A3 SEDAN 1.8 TFSI S tronic Attraction	1798/4/A	180 (132)	25,5 (250)	235	6,8	6,6	152
34.400	A3 SEDAN 1.8 TFSI S tronic quattro Attraction	1798/4/A	180 (132)	25,5 (250)	235	6,8	6,6	152
41.150	S3 SEDAN 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	301 (221)	38,7 (380)	250	5,3	7,0	162
43.350	S3 SEDAN 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	301 (221)	38,7 (380)	250	4,9	6,9	159
28.100	A3 SEDAN 1.6 TDI Cl. D. Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	203	10,7	3,8	99
28.500	A3 SEDAN 1.6 TDI ultra Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	203	10,7	3,3	88
30.100	A3 SEDAN 1.6 TDI Clean Diesel quattro Attr.	1598/4/I	110 (81)	25,5 (250)	196	11,2	4,8	130
30.300	A3 SEDAN 1.6 TDI Cl. D. S tr. Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	203	10,7	3,9	102
30.700	A3 SEDAN 2.0 TDI 150cv Cl. D. Attraction	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	224	8,6	4,0	105
32.700	A3 SEDAN 2.0 TDI 150cv Cl. D. quattro Attr.	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	220	8,3	4,7	122
32.900	A3 SEDAN 2.0 TDI 150cv Cl. D. S tronic Attr.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	224	8,3	4,4	115
33.500	A3 SEDAN 2.0 TDI 184cv Cl. D. Attr.	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	241	7,4	4,2	110
37.700	A3 SEDAN 2.0 TDI 184cv Cl. D. S tr. quattro Attr.	1968/4/I	184 (135)	38,7 (380)	237	6,9	4,9	128

<b>A3 CABRIOLET</b> Lunghezza 442 - Larghezza 179 - Altezza 141 Bagagliaio (320--)								
32.750	A3 CABRIOLET 1.4 TFSI Young	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	211	10,2	5,3	124
34.050	A3 CABRIOLET 1.4 TFSI Attraction	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	211	10,2	5,3	124
34.950	A3 CABRIOLET 1.4 TFSI S tronic Young	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	211	10,2	5,1	119
36.250	A3 CABRIOLET 1.4 TFSI S tronic Attraction	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	211	10,2	5,1	119
35.050	A3 CABRIOLET 1.4 TFSI cyl. on d. ultra Attr.	1395/4/A	140 (103)	25,5 (250)	218	9,1	5,0	114
37.250	A3 CABRIOLET 1.4 TFSI cyl. on d. ultra S tr. Attr.	1395/4/A	140 (103)	25,5 (250)	218	9,1	4,9	114
36.550	A3 CABRIOLET 1.8 TFSI Attraction	1798/4/A	180 (132)	32,6 (320)	242	7,7	6,0	140
38.750	A3 CABRIOLET 1.8 TFSI S tronic Attraction	1798/4/A	180 (132)	32,6 (320)	242	7,8	5,8	133
40.750	A3 CABRIOLET 1.8 TFSI S tr. quattro Attr.	1798/4/I	180 (132)	32,6 (320)	234	7,6	6,6	154
50.400	S3 CABRIOLET 2.0 TFSI S tr. quattro	1984/4/I	301 (221)	38,7 (380)	250	5,4	7,1	165
33.150	A3 CABRIOLET 1.6 TDI Cl. D. Young	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	11,4	3,9	104
34.450	A3 CABRIOLET 1.6 TDI Cl. D. Attraction	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	200	11,4	3,9	104
39.050	A3 CABRIOLET 2.0 TDI Cl. D. quattro Attr.	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	220	8,8	4,2	125
37.050	A3 CABRIOLET 2.0 TDI Cl. D. Attraction	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	224	8,9	4,2	110
39.250	A3 CABRIOLET 2.0 TDI Cl. D. S tr. Attraction	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	224	8,8	4,7	122
39.850	A3 CABRIOLET 2.0 TDI 184cv Cl. D. Attr.	1968/4/A	180 (132)	38,7 (380)	241	7,9	4,4	117
44.050	A3 CABRIOLET 2.0 TDI Cl. D. S tr. quattro Attr.	1968/4/I	180 (132)	38,7 (380)	237	7,6	5,0	132

<b>A4</b> Lunghezza 473 - Larghezza 184 - Altezza 143 Bagagliaio (480-965)								
33.800	A4 1.4 TFSI	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	210	8,7	5,2	123
36.100	A4 1.4 TFSI S tronic	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	210	8,5	5,2	119
38.800	A4 2.0 TFSI ultra	1984/4/A	190 (140)	32,6 (320)	240	7,2	5,6	127
41.100	A4 2.0 TFSI ultra S tronic	1984/4/A	190 (140)	32,6 (320)	240	7,3	5,1	116
44.900	A4 2.0 TFSI 252cv S tronic	1984/4/A	252 (185)	37,7 (370)	250	6,3	5,7	129
47.500	A4 2.0 TFSI 252cv S tronic quattro	1984/4/I	252 (185)	37,7 (370)	250	5,8	5,9	136
36.650	A4 2.0 TDI 150cv	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	210	8,9	3,8	99
36.860	A4 2.0 TDI 150cv ultra	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	210	8,9	3,7	95
38.950	A4 2.0 TDI 150cv S tronic	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	219	8,7	4,0	104
39.160	A4 2.0 TDI 150cv ultra S tronic	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	210	8,7	3,8	99
39.350	A4 2.0 TDI 190cv	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	240	7,7	4,3	111
39.360	A4 2.0 TDI 190cv ultra	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	210	7,7	3,9	102
41.450	A4 2.0 TDI 190cv S tronic	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	237	7,7	4,1	107
41.660	A4 2.0 TDI 190cv ultra S tronic	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	210	7,7	4,0	103
44.050	A4 2.0 TDI 190cv S tronic quattro	1968/4/I	190 (140)	40,8 (400)	235	7,2	4,4	114
45.700	A4 3.0 TDI 218cv S tronic	2967/6/I	218 (160)	40,8 (400)	250	6,6	4,2	109
48.300	A4 3.0 TDI 218cv S tronic quattro	2967/6/I	218 (160)	40,8 (400)	250	6,3	4,4	115
50.300	A4 3.0 TDI 272cv Tiptronic quattro	2967/6/I	272 (200)	61,2 (600)	250	5,3	4,9	129

<b>A4 AVANT</b> Lunghezza 473 - Larghezza 184 - Altezza 143 Bagagliaio (505-1510)								
42.700	A4 AVANT 2.0 TFSI ultra S tronic	1984/4/A	190 (140)	32,6 (320)	238	7,5	5,3	121
49.100	A4 AVANT 2.0 TFSI 252cv S tr. quattro	1984/4/I	252 (185)	37,7 (370)	250	6,0	6,1	139
38.250	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	215	9,2	4,0	104
38.460	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv ultra	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	210	9,2	3,8	99
40.550	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv S tronic	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	213	9,0	4,1	106
40.760	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv ultra S tr.	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	210	9,0	3,9	102
40.960	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv ultra	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	210	7,9	4,1	106
43.050	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv S tronic	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	231	7,9	4,2	109
43.260	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv ultra S tronic	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	210	7,7	4,1	106
45.650	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv S tr. q.	1968/4/I	190 (140)	40,8 (400)	230	7,4	4,5	116
47.300	A4 AVANT 3.0 TDI 218cv S tronic	2967/6/I	218 (160)	40,8 (400)	245	6,7	4,4	114
49.900	A4 AVANT 3.0 TDI 218cv S tr. q.	2967/6/I	218 (160)	40,8 (400)	245	6,4	4,6	119
51.900	A4 AVANT 3.0 TDI 272cv Tiptr. q.	2967/6/I	272 (200)	61,2 (600)	250	5,4	5,1	134

A5 SPORTBACK		Lung. 471 - Larg. 185 - Alt. 139 Bagagliaio (480-980)						
38.350	A5 SPORTBACK 1.8 TFSI	1798/4/A	177 (130)	32,6 (320)	231	8,2	6,4	148
40.550	A5 SPORTBACK 1.8 TFSI Multitronic	1798/4/A	177 (130)	32,6 (320)	221	8,4	6,4	149
44.700	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI	1984/4/A	230 (169)	35,7 (350)	250	7,0	6,5	149
46.900	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI Multitronic	1984/4/A	230 (169)	35,7 (350)	237	7,2	6,4	149
47.300	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	230 (169)	35,7 (350)	246	6,5	7,1	164
49.500	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	230 (169)	35,7 (350)	246	6,5	7,2	166
54.250	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TFSI S tronic quattro	2995/6/I	272 (200)	40,8 (400)	250	6,0	7,7	178
65.900	S5 SPORTBACK 3.0 V6 TFSI S tronic quattro	2995/6/I	333 (245)	44,9 (440)	250	5,1	7,7	179
39.050	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 136cv Ultra	1968/4/A	136 (110)	32,6 (320)	212	9,5	4,2	109
40.950	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	212	9,4	4,5	119
43.150	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv Multitronic	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	204	9,4	4,6	119
41.550	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 163cv Ultra	1968/4/A	163 (120)	40,8 (400)	221	8,6	4,3	111
41.900	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	238	7,8	4,6	119
44.100	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv Multitronic	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	230	7,8	4,5	119
41.500	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv quattro	1968/4/I	190 (140)	40,8 (400)	235	7,5	4,9	128
46.700	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv S tronic quattro	1968/4/I	190 (140)	40,8 (400)	232	7,4	5,1	135
50.000	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 218cv S tronic quattro	2967/6/I	218 (160)	51,0 (500)	240	6,4	6,1	159
54.650	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 245cv S tronic quattro	2967/6/I	245 (180)	51,0 (500)	250	5,9	5,7	149



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
53.000	A5 CABRIOLET 2.0 TFSI Multitronic	1984/4/A	224 (165)	35,7 (350)	235	7,6	6,2	145
55.600	A5 CABRIOLET 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/A	224 (165)	35,7 (350)	240	7,2	6,9	159
60.450	A5 CABRIOLET V6 TFSI S tronic quattro	2995/6/I	272 (200)	40,8 (400)	250	6,3	7,8	181
71.600	S5 CABRIOLET 3.0 V6 TFSI S tr. quattro	2995/6/I	333 (245)	44,9 (440)	250	5,4	7,9	184
98.000	R55 CABRIOLET 4.2 V8 TFSI S tr. quattro	4163/8/I	450 (331)	43,8 (430)	250	4,9	10,9	254
47.150	A5 CABRIOLET 2.0 TDI 150cv	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	210	10,2	4,7	123
48.100	A5 CABRIOLET 2.0 TDI 190cv Clean Diesel	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	234	8,2	4,8	125
50.300	A5 CABRIOLET 2.0 TDI 190cv Clean D. Multitr.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	226	8,3	4,7	124
50.700	A5 CABRIOLET 2.0 TDI 190cv Clean D. quattro	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	231	7,9	5,1	134
47.750	A5 CABRIOLET 2.0 TDI 177cv	1968/4/A	177 (130)	38,7 (380)	222	8,8	4,9	127
49.950	A5 CABRIOLET 2.0 TDI 177cv Multitronic	1968/4/A	177 (130)	38,7 (380)	220	8,3	5	132
50.350	A5 CABRIOLET 2.0 TDI 177cv quattro	1968/4/A	177 (130)	38,7 (380)	221	8,5	5,4	142
53.600	A5 CABRIOLET 3.0 V6 TDI Multitronic	2967/6/A	204 (150)	40,8 (400)	230	7,6	5,2	134
59.700	A5 CABRIOLET 3.0 V6 TDI 245cv S tr. quattro	2967/6/I	245 (180)	51,0 (500)	250	6,3	5,9	158
60.850	A5 CABRIOLET 3.0 V6 TDI Clean D. S tr. quattro	2967/6/I	245 (180)	51,0 (500)	250	6,3	5,9	155

## A6

Lungh. 493 - Largh. 187 - Alt. 146 Bagagliaio (530-995)

45.350	A6 1.8 TFSI	1798/4/A	190 (140)	32,6 (320)	233	7,9	5,9	138
47.700	A6 1.8 TFSI ultra S tronic	1798/4/A	190 (140)	32,6 (320)	233	7,9	5,7	133
49.600	A6 2.0 TFSI S tronic	1984/4/A	252 (185)	37,7 (370)	250	6,7	5,9	137
52.750	A6 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/A	252 (185)	37,7 (370)	250	6,5	6,7	153
59.500	A6 3.0 TFSI S tronic quattro	2995/6/I	333 (245)	44,9 (440)	250	5,1	7,4	172
81.500	S6 4.0 TFSI S tronic quattro	3993/8/I	450 (331)	56,1 (550)	250	4,4	9,2	214
44.050	A6 2.0 TDI 150cv ultra	1968/4/A	150 (110)	35,7 (350)	214	9,5	4,4	114
46.400	A6 2.0 TDI 150cv ultra S tronic	1968/4/A	150 (110)	35,7 (350)	214	9,6	4,2	110
46.150	A6 2.0 TDI 190cv ultra	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	232	8,4	4,4	114
48.500	A6 2.0 TDI 190cv ultra S tronic	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	232	8,6	4,2	114
51.650	A6 2.0 TDI 190cv S tronic quattro	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	230	7,7	4,9	128
53.350	A6 3.0 TDI 218cv S tronic	2967/6/A	218 (160)	40,8 (400)	244	7,1	4,7	122
56.500	A6 3.0 TDI 218cv S tronic quattro	2967/6/I	218 (160)	40,8 (400)	244	6,6	5,1	133
57.050	A6 3.0 TDI 272cv S tronic quattro	2967/6/I	272 (200)	59,1 (580)	250	5,5	5,1	133
63.250	A6 3.0 TDI 320cv Tiptronic quattro	2967/6/I	320 (235)	66,3 (650)	250	5,0	6,0	159
71.700	A6 3.0 TDI Compet. Tiptr. quattro	2967/6/I	326 (240)	66,3 (650)	250	4,9	6,2	164

## A6 AVANT

Lungh. 494 - Largh. 187 - Alt. 146 Bagagliaio (565-1680)

47.750	A6 AVANT 1.8 TFSI	1798/4/A	190 (140)	32,6 (320)	226	8,2	6,2	144
50.100	A6 AVANT 1.8 TFSI ultra S tr.	1798/4/A	190 (140)	32,6 (320)	225	8,2	5,9	137
52.000	A6 AVANT 2.0 TFSI S tronic	1984/4/A	252 (185)	37,7 (370)	250	6,9	6,0	140
55.150	A6 AVANT 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/A	252 (185)	37,7 (370)	250	6,7	6,9	158
61.900	A6 AVANT 3.0 TFSI S tr. quattro	2995/6/I	333 (245)	44,9 (440)	250	5,3	7,9	177
83.900	S6 AVANT 4.0 TFSI S tronic quattro	3993/8/I	450 (331)	56,1 (550)	250	4,6	9,4	219
116.950	R56 AVANT 4.0 TFSI Tiptronic quattro	3993/8/I	560 (412)	71,4 (700)	250	3,9	9,6	223
46.450	A6 AVANT 2.0 TDI 150cv ultra S tronic	1968/4/A	150 (110)	35,7 (350)	209	9,7	4,5	118
48.800	A6 AVANT 2.0 TDI 150cv ultra S tr.	1968/4/A	150 (110)	35,7 (350)	209	9,9	4,4	115
48.550	A6 AVANT 2.0 TDI 190cv ultra	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	226	8,7	4,6	119
50.900	A6 AVANT 2.0 TDI 190cv ultra S tr.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	226	8,5	4,4	115
54.050	A6 AVANT 2.0 TDI 190cv S tr. quattro	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	224	7,9	5,1	133
55.750	A6 AVANT 3.0 TDI 218cv S tr.	2967/6/A	218 (160)	40,8 (400)	234	7,1	4,8	125
58.900	A6 AVANT 3.0 TDI 218cv S tr. quattro	2967/6/I	218 (160)	40,8 (400)	234	6,8	5,3	133
59.450	A6 AVANT 3.0 TDI 272cv S tr. quattro	2967/6/I	272 (200)	59,1 (580)	250	5,7	5,3	138
65.650	A6 AVANT 3.0 TDI 320cv Tiptr. quattro	2967/6/I	320 (235)	66,3 (650)	250	5,2	6,2	164
74.100	A6 AVANT 3.0 TDI Compet. Tiptr. quattro	2967/6/I	326 (240)	66,3 (650)	250	5,1	6,4	169

## A6 ALLROAD

Lungh. 494 - Largh. 190 - Alt. 153 Bagagliaio (565-1680)

65.500	A6 ALLROAD 3.0 TFSI S tronic quattro	2995/6/I	333 (245)	44,9 (440)	250	5,8	8,0	185
59.350	A6 ALLROAD 3.0 TDI 190cv S tr. quattro	2967/6/I	190 (140)	51,0 (500)	221	7,9	5,5	145
62.500	A6 ALLROAD 3.0 TDI 218cv S tronic quattro	2967/6/I	218 (160)	51,0 (500)	231	7,1	5,5	145
63.050	A6 ALLROAD 3.0 TDI 272cv S tronic quattro	2967/6/I	272 (200)	59,1 (580)	250	6,2	5,6	149
69.250	A6 ALLROAD 3.0 TDI 320cv Tiptronic quattro	2967/6/I	320 (235)	66,3 (650)	250	5,5	6,5	172

## A7 SPORTBACK

Lungh. 497 - Largh. 191 - Alt. 142 Bagagliaio (535-1390)

58.950	A7 SPORTBACK 2.0 TFSI S tronic	1984/4/A	252 (185)	37,7 (370)	250	6,9	6,0	139
62.100	A7 SPORTBACK 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/A	252 (185)	37,7 (370)	250	6,7	6,9	157
70.150	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TFSI S tr. quattro	2995/6/I	333 (245)	44,9 (440)	250	5,3	7,6	176
94.100	S7 SPORTBACK 4.0 V8 TFSI S tronic quattro	3993/8/I	450 (331)	56,1 (550)	250	4,6	9,3	215
122.600	R57 SPORTBACK 4.0 V8 TFSI Tiptronic quattro	3993/8/I	560 (412)	71,4 (700)	250	3,9	9,5	221
60.200	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 190cv Ultra S tr.	2967/6/A	190 (140)	40,8 (400)	230	8,2	4,5	118
63.350	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 190cv S tr. quattro	2967/6/I	190 (140)	40,8 (400)	230	7,7	5,1	134
62.850	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 218cv Ultra S tr.	2967/6/A	218 (160)	40,8 (400)	239	7,3	4,7	122
66.000	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 218cv S tr. quattro	2967/6/I	218 (160)	40,8 (400)	239	6,8	5,2	136
68.600	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 272cv S tr. quattro	2967/6/I	272 (200)	59,1 (580)	250	5,7	5,2	136
72.550	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TDI 320cv Tiptr. quattro	2967/6/I	320 (235)	66,3 (650)	250	5,2	6,1	162
79.500	A7 SPORTBACK 3.0 V6 TDI Compet. Tiptr. quatt.	2967/6/I	326 (240)	66,3 (650)	250	5,1	6,1	162

## A8

Lungh. 514 - Largh. 195 - Alt. 146 Bagagliaio (520-...)

90.400	A8 3.0 V6 TFSI Tiptronic quattro	2995/6/I	310 (228)	44,9 (440)	250	5,7	7,8	183
107.200	A8 4.0 V8 TFSI Tiptronic quattro	3993/8/I	435 (320)	61,2 (600)	250	4,5	9,1	213
125.900	S8 4.0 V8 TFSI Tiptronic quattro	3993/8/I	520 (382)	66,3 (650)	250	4,1	9,6	225

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
154.000	A8 6.3 W12 FSI Tiptronic quattro Lunga	6299/12/I	500 (368)	63,7 (625)	250	4,6	11,3	264
87.400	A8 3.0 V6 TDI Tiptronic quattro	2967/6/I	262 (193)	59,1 (580)	250	5,9	5,8	151
88.520	A8 3.0 V6 TDI ultra Tiptronic quattro	2967/6/I	262 (193)	59,1 (580)	250	5,9	5,7	149
104.700	A8 4.2 V8 TDI Tiptronic quattro	4134/8/I	385 (283)	86,6 (850)	250	4,7	7,4	194
94.300	A8 2.0 TFSI Hybrid Tiptronic	1984/6/A	211 (155)	35,7 (350)	235	7,7	6,2	144

## TT COUPE'

Lungh. 418 - Largh. 183 - Alt. 135 Bagagliaio (305-712)

36.400	TT 1.8 TFSI	1798/4/A	180 (132)	25,5 (250)	241	6,9	5,8	134
38.700	TT 1.8 TFSI S tronic	1798/4/A	180 (132)	25,5 (250)	241	7,0	5,7	129
41.800	TT 2.0 TFSI	1984/4/A	230 (169)	37,7 (370)	250	6,0	5,9	137
44.100	TT 2.0 TFSI S tronic	1984/4/A	230 (169)	37,7 (370)	250	5,9	6,4	146
46.800	TT 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/A	230 (169)	37,7 (370)	250	5,3	6,4	149
53.700	TTS 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	310 (228)	38,7 (380)	250	4,9	7,1	164
56.000	TTS 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	310 (228)	38,7 (380)	250	4,6	6,8	157
41.400	TT 2.0 TDI ultra	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	241	7,1	4,2	110

## TT ROADSTER

Lungh. 418 - Largh. 183 - Alt. 136 Bagagliaio (280-...)

39.100	TT ROADSTER 1.8 TFSI	1798/4/A	180 (132)	25,5 (250)	237	7,2	5,9	138
41.400	TT ROADSTER 1.8 TFSI S tronic	1798/4/A	180 (132)	25,5 (250)	237	7,3	5,8	132
44.500	TT ROADSTER 2.0 TFSI	1984/4/A	230 (169)	37,7 (370)	250	6,2	6,0	140
46.800	TT ROADSTER 2.0 TFSI S tronic	1984/4/A	230 (169)	37,7 (370)	250	6,1	6,5	151
49.500	TT ROADSTER 2.0 TFSI S tr. quattro	1984/4/I	230 (169)	37,7 (370)	250	5,6	6,7	154
56.400	TTS ROADSTER 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	310 (228)	38,7 (380)	250	5,2	7,3	169
58.700	TTS ROADSTER 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	310 (228)	38,7 (380)	250	4,9	6,9	159
44.100	TT ROADSTER 2.0 TDI ultra	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	237	7,3	4,3	114

## R8 COUPE'

Lungh. 443 - Largh. 194 - Alt. 124 Bagagliaio (112-...)

169.500	R8 COUPE' 5.2 V10 FSI S tronic quattro	5204/10/I	540 (397)	55,0 (540)	320	3,5	11,4	272
195.800	R8 COUPE' 5.2 V10 FSI plus S tronic quattro	5204/10/I	611 (449)	57,1 (560)	330	3,2	12,3	287

## Q3

Lungh. 439 - Largh. 183 - Alt. 161 Bagagliaio (460-1365)

31.900	Q3 1.4 TFSI cylinder on demand ultra	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	204	9,2	5,5	127
31.900	Q3 1.4 TFSI	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	203	9,2	5,9	137
34.100	Q3 1.4 TFSI cylinder on demand ultra S tronic	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	204	8,9	5,8	134
34.100	Q3 1.4 TFSI S tronic	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	204	8,9	6,1	141
38.200	Q3 2.0 TFSI 180cv S tronic quattro	1984/4/I	180 (132)	32,6 (320)	217	7,6	6,5	149
58.900	RS Q3 2.5 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	340 (250)	45,9 (450)	250	4,8	8,4	198
29.900	Q3 2.0 TDI 120cv	1968/4/A	120 (88)	29,6 (290)	190	10,9	4,7	122
32.700	Q3 2.0 TDI 150cv	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	204	9,6	4,6	119
34.800	Q3 2.0 TDI 150cv quattro	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	204	9,3	4,9	129
37.000	Q3 2.0 TDI 150cv S tronic quattro	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	204	9,3	5,1	132
38.600	Q3 2.0 TDI 184cv quattro	1968/4/I	184 (135)	38,7 (380)	219	7,9	5,1	134
40.800	Q3 2.0 TDI 184cv S tronic quattro	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	219	7,9	5,1	134



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
	- A4 1.6 (7/1995) - A4 1.8 T quattro (2/1996) - A4 2.0 20v (12/2001) - A4 2.0 TDI (3/2008) - A4 2.5 TDI quattro (7/11/1999) - A4 Allroad 3.0 TDI S tronic quattro (10/2009) - A4 Avant 1.8 (6/1996) - A4 Avant 1.9 TDI 130 Cv (11/2001) - A4 Avant 2.5 TDI quattro (6/2002) - A4 Avant 3.0 TDI FAP Tiptronic quattro (4/2005) - A4 Cabriolet 3.0 V6 (10/2002) - A6 1.8 T (TC) (12/1997) - A6 2.5 TDI Multitronic (2/2002) - A6 2.5 TDI V6 (7/8/1998) - A6 2.8 30v (8/1997) - A6 3.0 TDI quattro (6/2004) - A6 3.2 FSI quattro Tiptronic (6/2005) - A6 Allroad 3.0 TDI quattro (9/2007) - A6 Avant 1.8 T quattro (12/1998) - A6 Avant 2.5 TDI 180 Cv (5/2000) - A6 Avant 2.5 TDI quattro (9/1995) - Allroad 2.7 T (9/2000) - Coupé 1.8 (8/1990) - Q5 2.0 TDI (6/2009) - Q7 3.0 TDI (5/2006) - R8 R tronic (1/2008) - RS4 (1/2001) - RS6 Avant (11/2002) - S3 1.8 T (11/2009) - S3 2.0 (7/2007) - S4 2.6 T (2/1999) - S4 Avant (10/1992) - TT 1.8 T quattro 180 Cv (7/1999) - TT 3.2 V6 quattro (2/2007) - TT Roadster 225 Cv (5/2002) - TT Roadster 225 Cv (10/2000) - V8 Automatica (12/1991)							

ANCHE TRE  
CILINDRI



### SERIE 3

**BMW**

Numero verde 800 - 84.10.54

www.bmw.it

#### SERIE 1

Lungh. 433 - Largh. 177 - Alt. 142 Bagagliaio (360-1200)

23.900	116i 5p	1499/3/P	109 (80)	18,3 (180)	195	10,9	5,3	123
25.900	118i 5p	1598/4/P	136 (100)	22,4 (220)	210	8,5	5,6	129
29.950	120i Advantage 5p	1598/4/P	177 (130)	25,5 (250)	225	7,4	5,8	136
38.300	125i M Sport 5p	1997/4/P	218 (160)	31,6 (310)	243	6,2	6,3	148
46.500	M135i 5p	2979/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	4,9	7,5	175
48.500	M135i xDrive 5p	2979/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	4,9	7,8	182
26.100	116d 5p	1496/3/P	116 (85)	27,5 (270)	200	10,3	3,9	103
26.100	116d Efficient Dynamics 5p	1496/3/P	116 (85)	27,5 (270)	195	10,4	3,4	89
25.300	114d 5p	1598/4/P	95 (70)	24,0 (235)	185	12,2	4,1	109
29.950	118d Advantage 5p	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	212	8,3	4,1	109
31.950	118d xDrive Advantage 5p	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	210	8,4	4,3	113
33.850	120d Advantage 5p	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	228	7,1	4,1	108
37.850	120d xDrive Advantage 5p	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	222	6,8	4,3	113
40.100	125d M Sport 5p	1995/4/P	224 (165)	45,9 (450)	240	6,3	4,3	114

#### SERIE 2 COUPE'

Lungh. 443 - Largh. 177 - Alt. 142 Bagagliaio (390--)

28.500	218i Coupé	1499/3/P	136 (100)	22,4 (220)	210	8,8	5,1	119
30.050	218i Advantage Coupé	1499/3/P	136 (100)	22,4 (220)	210	8,8	5,1	119
32.900	220i Advantage Coupé	1997/4/P	184 (135)	27,5 (270)	235	7,0	6,1	142
44.100	228i M Sport Coupé	1997/4/P	245 (180)	35,7 (350)	250	5,8	6,6	154
51.400	M235i Coupé	2979/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	5,1	8,1	189
53.400	M235i xDrive Coupé	2979/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	4,6	7,8	182
62.400	M2 Coupé	2979/6/P	370 (272)	47,4 (465)	250	4,5	8,5	199
33.900	218d Advantage Coupé	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	213	8,1	4,0	106
35.750	220d Advantage Coupé	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	230	7,1	4,1	107
39.900	220d xDrive Advantage Coupé	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	225	6,9	4,3	113
44.950	225d M Sport Coupé	1995/4/P	224 (165)	45,9 (450)	243	6,2	4,5	121

#### SERIE 2 ACTIVE TOURER

Lungh. 434 - Largh. 180 - Alt. 156 Bagagliaio (468-1510)

26.950	218i Active Tourer	1499/3/A	136 (100)	22,4 (220)	205	9,2	5,1	118
28.900	218i Active Tourer Advantage	1499/3/A	136 (100)	22,4 (220)	205	9,2	5,1	118
32.000	220i Active Tourer Advantage	1998/4/A	192 (141)	28,5 (280)	230	7,5	6,0	140
39.800	225i Aut. Active Tourer Advantage	1998/4/A	231 (170)	35,7 (350)	240	6,6	5,9	138
41.800	225i xDrive Aut. Active Tourer Adv.	1998/4/A	231 (170)	35,7 (350)	237	6,3	6,5	151
26.700	214d Active Tourer	1496/3/A	95 (70)	22,4 (220)	185	12,9	3,8	99
28.650	214d Active Tourer Advantage	1496/3/A	95 (70)	22,4 (220)	185	12,9	3,8	99
27.850	216d Active Tourer	1496/3/A	116 (85)	27,5 (270)	194	10,6	3,9	102
29.800	216d Active Tourer Advantage	1496/3/A	116 (85)	27,5 (270)	194	10,6	3,9	102
29.950	218i Active Tourer	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	208	8,9	4,2	111
31.900	218d Active Tourer Advantage	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	208	8,9	4,2	111
35.500	220d Active Tourer Advantage	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	227	7,6	4,5	117
39.750	220d xDrive Aut. Active Tourer Adv.	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	223	7,3	4,7	124

#### SERIE 2 GRAN TOURER

Lungh. 456 - Largh. 180 - Alt. 164 Bagagliaio (645-1905)

26.900	216i Gran Tourer	1499/3/A	102 (75)	18,3 (180)	185	11,9	5,3	124
28.550	216i Gran Tourer Advantage	1499/3/A	102 (75)	18,3 (180)	185	11,9	5,3	124
28.550	218i Gran Tourer	1499/3/A	136 (100)	22,4 (220)	205	9,5	5,1	119
30.200	218i Gran Tourer Advantage	1499/3/A	136 (100)	22,4 (220)	205	9,5	5,1	119
33.300	220i Gran Tourer Advantage	1998/4/A	192 (141)	28,5 (280)	223	7,2	6,2	144
28.300	214d Gran Tourer	1496/3/A	95 (70)	22,4 (220)	180	13,5	3,9	104
29.950	214d Gran Tourer Advantage	1496/3/A	95 (70)	22,4 (220)	180	13,5	3,9	104
29.450	216d Gran Tourer	1496/3/A	116 (85)	27,5 (270)	192	11,1	3,9	104

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
31.100	216d Gran Tourer Advantage	1496/3/A	116 (85)	27,5 (270)	192	11,1	3,9	104
31.550	218d Gran Tourer	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	205	9,3	4,3	114
33.200	218d Gran Tourer Advantage	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	205	9,3	4,3	114
36.800	220d Gran Tourer Advantage	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	222	7,9	4,5	119
41.050	220d xDrive Gran Tourer Advantage	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	218	7,6	4,9	128

#### SERIE 2 CABRIO

Lungh. 443 - Largh. 177 - Alt. 141 Bagagliaio (280-335)

35.000	218i Cabrio	1997/4/P	136 (100)	22,4 (220)	207	9,4	5,5	129
37.600	220i Cabrio	1997/4/P	184 (135)	27,5 (270)	231	7,5	6,5	152
41.600	228i Cabrio	1997/4/P	245 (180)	35,7 (350)	250	6,1	6,8	159
53.300	M235i Cabrio	2979/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	5,2	8,5	199
39.000	220d Cabrio	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	225	7,5	4,4	116

#### SERIE 3 BERLINA

Lungh. 463 - Largh. 181 - Alt. 143 Bagagliaio (480--)

31.550	318i	1499/3/P	136 (100)	22,4 (220)	210	8,9	5,1	119
77.350	M3	2979/6/P	431 (317)	56,1 (550)	250	4,3	8,8	204
46.850	340i	2998/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	5,2	7,4	172
49.450	340i xDrive	2998/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	5,0	7,7	179
31.400	316d	1995/4/P	116 (85)	27,5 (270)	205	10,7	3,9	102
35.800	318d	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	215	8,6	4,0	106
38.400	318d xDrive	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	212	8,8	4,5	117
38.300	320d Efficient Dynamics	1995/4/P	163 (120)	40,8 (400)	230	7,9	3,9	102
38.300	320d	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	235	7,3	4,2	111
40.900	320d xDrive	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	233	7,4	4,5	119
41.550	325d	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	245	6,8	4,9	129
47.000	330dA	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,6	4,9	129
49.600	330d xDrive	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,3	5,2	137
53.150	335d xDrive	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	4,8	5,4	143

#### SERIE 3 TOURING

Lungh. 463 - Largh. 181 - Alt. 143 Bagagliaio (495-1500)

33.250	318i Touring	1499/3/P	136 (100)	22,4 (220)	210	9,2	5,4	126
50.750	340iA Touring	2998/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	5,1	6,8	158
53.450	340iA xDrive Touring	2998/6/P	326 (240)	45,9 (450)	250	5,0	7,2	168
33.100	316d Touring	1995/4/P	116 (85)	27,5 (270)	200	11,2	4,1	109
37.500	318d Touring	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	210	8,9	4,3	112
40.100	318d xDrive Touring	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	208	9,2	4,7	123
40.000	320d Efficient Dynamics Touring	1995/4/P	163 (120)	40,8 (400)	222	8,2	4,1	107
40.000	320d Touring	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	230	7,6	4,5	118
42.600	320d xDrive Touring	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	228	7,6	4,9	128
43.250	325d Touring	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	238	6,9	5,1	134
48.700	330dA Touring	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,6	5,1	135
51.300	330d xDrive Touring	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,4	5,4	142
54.850	335d xDrive Touring	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	4,9	5,6	148

#### SERIE 3 GT

Lungh. 482 - Largh. 183 - Alt. 151 Bagagliaio (520-1600)

50.450	335i GT	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	5,7	8,1	188
55.350	335iA xDrive GT	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	5,3	8,0	187
39.400	318d GT	1995/4/P	116 (85)	32,6 (320)	210	9,3	4,5	117
41.900	320d GT	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	230	7,8	4,6	120
44.500	320d xDrive GT	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	230	7,8	4,8	126
45.150	325d GT	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	240	7,1	5,0	134
50.600	330dA GT	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,7	5,1	135
53.200	330d xDrive GT	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,4	5,4	142
56.750	335d xDrive GT	2993/6/P	313 (230)	61,2 (600)	250	4,9	5,6	148

#### SERIE 4 GRAN COUPE'

Lungh. 464 - Largh. 183 - Alt. 139 Bagagliaio (480-1300)

47.500	428i Gran Coupé Advantage	1997/4/P	245 (180)	35,7 (350)	250	6,1	6,6	154
57.950	435i xDrive Gran Coupé Advantage	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	5,3	8,3	194
41.600	418d Gran Coupé	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	213	9,0	4,3	114
44.200	418d Gran Coupé Advantage	1995/4/P	150 (110)	32,6 (320)	213	9,0	4,3	114
42.650	420d Gran Coupé	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	240	7,5	4,2	111
45.250	420d Gran Coupé Advantage	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	240	7,5	4,2	111
45.250	420d xDrive Gran Coupé	1995/4/	190 (140)	40,8 (400)	235	7,6	4,6	121
47.850	420d xDrive Gran Coupé Advantage	1995/4/	190 (140)	40,8 (400)	235	7,6	4,6	121
55.200	430dA Gran Coupé Advantage	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,6	5,1	134
57.800	430dAxDrive Gran Coupé Advantage	2993/6/	258 (190)	57,1 (560)	250	5,3	5,3	140
60.650	435dAxDrive Gran Coupé Advantage	2993/6/	258 (190)	64,2 (630)	250	4,3	5,6	146



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
51.600	420d xDrive Coupé M Sport	1995/4/1	190 (140)	40,8 (400)	236	7,4	4,4	117
52.450	420d xDrive Coupé Luxury	1995/4/1	190 (140)	40,8 (400)	236	7,4	4,4	117
48.450	425d Coupé Advantage	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	247	6,7	5,0	131
55.200	430dA Coupé Advantage	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,5	4,9	129
57.800	430dA xDrive Coupé	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,2	5,2	137
60.650	435dA xDrive Coupé Advantage	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	4,7	5,4	143

## SERIE 4 CABRIO

Lungh. 464 - Largh. 183 - Alt. 138 Bagagliaio (220-370)

55.250	428i Cabrio Advantage	1997/4/P	245 (180)	35,7 (350)	250	6,4	6,8	159
64.250	435i xDrive Cabrio Advantage	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	5,6	8,5	199
86.100	M4 Cabrio	2979/6/P	431 (317)	56,1 (550)	250	4,6	9,1	213
50.650	420d Cabrio	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	235	8,1	4,8	127
53.200	420d Cabrio Advantage	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	235	8,1	4,8	127
56.550	425d Cabrio Advantage	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	241	7,3	5,2	138
62.350	430dA Cabrio Advantage	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,9	5,3	139
66.750	435dA xDrive Cabrio Advantage	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,2	5,7	151

## SERIE 5 BERLINA

Lungh. 491 - Largh. 186 - Alt. 146 Bagagliaio (520-...) -

44.950	520i	1997/4/P	184 (135)	27,5 (270)	235	7,9	6,4	149
54.150	528i xDrive	1997/4/P	245 (180)	35,7 (350)	250	6,3	6,4	149
59.700	535i xDrive	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	5,6	7,6	178
83.050	550i xDrive	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,4	9,2	214
109.950	M5	4395/8/P	560 (412)	69,3 (680)	250	4,3	9,9	231
44.300	518d	1995/4/P	150 (110)	36,7 (360)	218	9,5	4,3	114
46.800	520d	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	236	7,9	4,3	114
51.750	520d xDrive	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	230	7,9	5,1	123
50.550	525d	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	248	7,0	4,9	139
55.500	525d xDrive	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	240	7,0	5,1	133
54.800	530dA	2993/6/P	258 (190)	55,0 (540)	250	5,8	5,1	134
57.500	530d xDrive	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	250	5,7	5,4	142
61.450	535dA	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,3	5,3	138
64.150	535d xDrive	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,1	5,6	147
89.150	M550d xDrive	2993/6/P	381 (280)	75,4 (740)	250	4,7	6,2	162
66.250	Active Hybrid 5	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	5,9	6,4	149

## SERIE 5 TOURING

Lungh. 491 - Largh. 186 - Alt. 146 Bagagliaio (560-1670)

47.500	520i Touring	1997/4/P	184 (135)	27,5 (270)	226	8,3	6,7	157
56.700	528i xDrive Touring	1997/4/P	245 (180)	35,7 (350)	244	6,6	6,4	149
62.250	535i xDrive Touring	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	5,7	8,1	188
82.500	550i Touring	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,7	8,8	206
46.850	518d Touring	1995/4/P	150 (110)	36,7 (360)	210	9,9	4,7	122
49.350	520d Touring	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	229	8,1	4,6	122
54.200	520d xDrive Touring	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	220	8,2	5,1	133
53.100	525d Touring	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	240	7,2	5,2	136
58.050	525d xDrive Touring	1995/4/P	218 (160)	45,9 (450)	231	7,3	5,4	132
57.350	530dA Touring	2993/6/P	258 (190)	55,0 (540)	250	5,9	5,3	149
60.050	530d xDrive Touring	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	248	5,9	5,7	149
64.000	535dA Touring	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,4	5,5	144
66.700	535d xDrive Touring	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,3	5,9	154
91.700	M550d xDrive Touring	2993/6/P	381 (280)	75,4 (740)	250	4,9	6,3	166

## SERIE 5 GT

Lungh. 500 - Largh. 190 - Alt. 156 Bagagliaio (500-1700)

64.000	535i GT	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	6,1	8,2	192
66.800	535i xDrive GT	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	250	6,1	8,5	199
90.800	550i GT	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	5,0	9,2	214
92.600	550i xDrive GT	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,8	9,6	224
57.050	520d GT	1995/4/P	184 (135)	38,7 (380)	215	8,9	5,5	144
64.200	530d GT	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	246	6,2	5,8	153
67.000	530d xDrive GT	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	243	6,2	6,2	163
69.550	535d GT	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,7	5,9	154
72.300	535d xDrive GT	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,6	6,4	168

## SERIE 6 GRAN COUPÉ

Lungh. 501 - Largh. 189 - Alt. 139 Bagagliaio (460-1265)

86.500	640i Gran Coupé	2979/6/P	320 (235)	45,9 (450)	250	5,4	7,5	174
90.000	640i xDrive Gran Coupé	2979/6/P	320 (235)	45,9 (450)	250	5,3	7,9	184
102.850	650i Gran Coupé	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,6	8,6	199
106.300	650i xDrive Gran Coupé	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,4	9,2	215
139.700	M6 Gran Coupé	4395/8/P	560 (412)	69,3 (680)	250	4,2	9,9	231
91.400	640d Gran Coupé	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,4	5,4	143
94.850	640d xDrive Gran Coupé	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,2	5,6	149

## SERIE 6 COUPÉ

Lungh. 489 - Largh. 189 - Alt. 137 Bagagliaio (460-...)

84.500	640i Coupé	2979/6/P	320 (235)	45,9 (450)	250	5,2	7,4	177
87.900	640i xDrive Coupé	2979/6/P	320 (235)	45,9 (450)	250	5,2	7,9	183
99.150	650i Coupé	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,6	8,6	199
102.600	650i xDrive Coupé	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,4	9,2	213
135.000	M6 Coupé	4395/8/P	560 (412)	69,3 (680)	250	4,2	9,9	231
89.400	640d Coupé	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,3	5,2	139
92.850	640d xDrive Coupé	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,2	5,5	146

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>SERIE 6 CABRIO</b> Lungh. 489 - Largh. 189 - Alt. 137 Bagagliaio (300-350)								
93.850	640i Cabrio	2979/6/P	320 (235)	45,9 (450)	250	5,5	7,6	176
97.300	640i xDrive Cabrio	2979/6/P	320 (235)	45,9 (450)	250	5,4	8,0	187
108.450	650i Cabrio	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,6	8,9	208
111.900	650i xDrive Cabrio	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,5	9,3	217
143.000	M6 Cabrio	4395/8/P	560 (412)	69,3 (680)	250	4,3	10,3	239
98.800	640d Cabrio	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,5	5,4	144
102.250	640d xDrive Cabrio	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	250	5,4	5,6	149

## SERIE 7

Lungh. 510 - Largh. 190 - Alt. 148 Bagagliaio (515-...)

110.200	750i xDrive	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,4	6,2	189
122.300	750Li xDrive	4395/8/P	449 (330)	66,3 (650)	250	4,4	6,3	192
88.800	730d	2993/6/P	285 (195)	63,2 (620)	250	6,1	4,5	119
92.200	730d xDrive	2993/6/P	285 (195)	63,2 (620)	250	5,8	4,8	127
100.900	730Li xDrive	2993/6/P	285 (195)	63,2 (620)	250	5,8	4,8	127

## X1

Lungh. 444 - Largh. 182 - Alt. 160 Bagagliaio (550-1550)

30.550	X1 18i sDrive	1499/3/A	136 (100)	22,4 (220)	204	9,7	5,1	119
32.300	X1 18i sDrive Advantage	1499/3/A	136 (100)	22,4 (220)	204	9,7	5,1	119
31.100	X1 16d sDrive	1496/3/A	116 (85)	27,5 (270)	190	11,1	3,9	104
32.850	X1 16d sDrive Advantage	1496/3/A	116 (85)	27,5 (270)	190	11,1	3,9	104
32.950	X1 18d sDrive	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	205	9,2	4,1	109
34.700	X1 18d sDrive Advantage	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	205	9,2	4,1	109
34.950	X1 18d xDrive	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	204	9,2	4,7	109
36.700	X1 18d xDrive Advantage	1995/4/A	150 (110)	33,6 (330)	204	9,2	4,7	109
37.400	X1 20d sDrive	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	225	7,9	4,5	118
38.650	X1 20d sDrive Advantage	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	225	7,9	4,5	118
39.400	X1 20d xDrive	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	220	7,6	4,8	127
40.650	X1 20d xDrive Advantage	1995/4/A	190 (140)	40,8 (400)	220	7,6	4,8	127
45.300	X1 25d xDrive Advantage	1995/4/A	231 (170)	45,9 (450)	235	6,6	5,0	132

## X3

Lungh. 465 - Largh. 188 - Alt. 166 Bagagliaio (550-1600)

43.650	X3 sDrive 20iA	1997/6/P	184 (135)	27,5 (270)	210	8,2	7,0	163
44.050	X3 xDrive 20i	1997/6/P	184 (135)	27,5 (270)	210	8,4	7,7	180
52.350	X3 xDrive 28iA	1997/4/P	245 (180)	35,7 (350)	230	6,5	7,3	169
56.750	X3 sDrive 35iA	2979/6/P	306 (225)	40,8 (400)	245	5,6	8,3	193
40.750	X3 sDrive 18d	1995/4/P	150 (110)	36,7 (360)	195	9,5	5,0	131
45.350	X3 sDrive 20d	1995/4/P	190 (140)	40,8 (400)	210	8,1	5,4	143
54.750	X3 sDrive 30dA 249cv	2993/6/P	249 (183)	57,1 (560)	230	6,3	5,9	156
54.750	X3 sDrive 30dA	2993/6/P	258 (190)	57,1 (560)	232	5,9	5,9	156
58.750	X3 sDrive 35dA	2993/6/P	313 (230)	64,2 (630)	245	5,3	6,0	157

## X4

Lungh. 467 - Largh. 188 - Alt. 162 Bagagliaio (500-1400)

51.000	X4 xDrive 20iA	1997/4/1	184 (135)	27,5 (270)	212	8,1	7,2	168
56.400	X4 xDrive 28iA	1997/4/1	245 (180)	35,7 (350)	232	6,4	7,3	169
60.800	X4 sDrive 35iA	2979/6/1	306 (225)	40,8 (400)	247	5,5	8,3	193
50.000	X4 xDrive 20d	1995/4/1	190 (140)	40,8 (400)	212	8,0	5,4	143
58.800	X4 xDrive 30dA 249cv	2993/6/1	258 (190)	57,1 (560)	232	6,2	5,9	156
58.800	X4 xDrive 30dA	2993/6/1	258 (190)	57,1 (560)	234	5,8	6,0	157
62.800	X4 xDrive 35dA	2993/6/1	313 (230)	64,2 (630)	247	5,2	6,0	156



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
41.150	13 Range Extender	647/2/P	170 (125)	25,5 (250)	150	7,9	0,6	13

18

Lungh. 469 - Largh. 194 - Alt. 129 Bagagliaio (154--)

139.650	18	1499/3/I	231 (170)	32,6 (320)	250	4,4	2,1	49
---------	----	----------	-----------	------------	-----	-----	-----	----

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: 120d Steptronic Urban (11/2011) - 125d 3p M Sport Steptronic (11/2012) - 320d GT Steptronic Luxury (9/2013) - 320d Steptronic Luxury (4/2012) - 330d Touring Sport (12/2012) - 420d Cabrio (5/2014) - 420d Cabrio (5/2014) - 420d Coupé Steptronic Sport (12/2013) - 530d Touring Steptronic Sport Futura (11/2011) - 640d Futura (1/2012) - 640d Gran Coupé Futura (9/2012) - 640i Cabrio (6/2011) - 740d Eccelsa (2/2013) - i8 (11/2014) - M4 (8/2014) - M550d xDrive Touring (7/2012) - X3 xDrive 20d Futura (1/2011) - X4 (10/2014) - X5 M50d (4/2014) - **Fuori listino:** 120d Futura (11/2004) - 120d Futura 3p (9/2007) - 120i Attiva (5/2005) - 123d Coupé M Sport (2/2008) - 125i Cabrio Futura (5/2008) - 130i (3/2006) - 316 Ti Compact (10/2001) - 316i (4/1992) - 316i 1.9 (7/4/1999) - 316i Compact (9/1994) - 316i Coupé (6/1994) - 316i Touring (7/10/1998) - 318 IS (2/1995) - 318 IS Coupé (7/1993) - 318 IS Racing (10/1994) - 318 TDS (8/1995) - 318 TDS Compact (8/1996) - 318 TDS Touring (12/1995) - 318 Ti (5/1995) - 318 Ti Compact (7/9/1997) - 318i (4/2002) - 318i (12/2001) - 318i (2/1991) - 318i 4p (12/2001) - 318i Cabriolet (7/1994) - 318i L (2/1994) - 320 Cd (1/2004) - 320 Ci (4/2004) - 320 TD Compact (12/2001) - 320d (7/10/1998) - 320d 150 Cv 4p (3/2002) - 320d Coupé xDrive Steptronic Futura (8/2010) - 320d Eletta (4/2005) - 320d Touring Futura (11/2005) - 320d xDrive Futura (1/2009) - 320i (TC) (1/1999) - 320i 24v (6/1991) - 320i Cabriolet (7/1994) - 320i Coupé (11/1992) - 320i L (7/1989) - 323 Ci Cabrio (8/0000) - 323 Ti Compact (1/5/1998) - 324 TD (7/1988) - 324 TD Touring (3/1991) - 325 iX (4x4) (6/1986) - 325 TD (6/1992) - 325 TD (12/1994) - 325i Coupé Eletta (11/2006) - 325i SMG (6/2002) - 328 Ci (7/1999) - 328i (7/1998) - 328i Cabrio (11/1995) - 328i Touring (12/1999) - 330 Cd (8/2003) - 330d (6/0000) - 330d Coupé (11/2007) - 330d Touring (6/2002) - 330xi (10/0000) - 335i Cabrio Steptronic Futura (8/2007) - 335i Touring M Sport (3/2007) - 518i (10/1993) - 520d (10/0000) - 520i (10/1988) - 520i (9/1993) - 520i (3/1997) - 520i (8/2003) - 520i (5/1994) - 520i 24v (11/1990) - 520i Automatica (8/1991) - 520i Touring (5/1994) - 520i Touring (9/1992) - 520i Touring (7/12/1997) - 520i Touring Futura (5/2001) - 524 TD (4/1991) - 525 TD (11/1993) - 525 TDS (1/1992) - 525 TDS (7/1994) - 525 TDS Touring (7/1997) - 525 TDS Touring Automatica (4/1993) - 525d Touring Steptronic (7/2004) - 525ix Touring (2/1995) - 528i (TC) (1/0000) - 530d Gran Turismo Futura (12/2009) - 530d Steptronic Eletta (10/2003) - 530d Steptronic Sport Futura (5/2010) - 530d Touring (7/2/1999) - 530i Touring (9/1993) - 530i V8 (8/1993) - 530xi Touring (1/2006) - 535d Touring Eccelsa (1/2005) - 540 Touring (7/3/1998) - 540i (6/1997) - 630i (2/2005) - 645 Ci (2/2004) - 645 Ci Cabrio (6/2004) - 725 TDS (10/1996) - 730d (12/2002) - 730d Eccelsa (3/2009) - 730d Futura (7/2005) - 730i (12/1987) - 735i (1/2002) - 735i Kat (4/1990) - 740d (8/0000) - 740i (3/1995) - 750 iL (3/1988) - 750 iL High Line (0/1992) - 760i (7/2003) - 840 Ci (3/1994) - 850i (12/1990) - M3 (3/2001) - M3 (6/1993) - M3 (7/1997) - M3 3.2 Coupé (7/1996) - M3 3.2 SMG (7/10/1997) - M3 4p (6/2008) - M3 Cabrio M DKG (7/2008) - M3 Coupé (10/2007) - M3 Coupé SMG II (4/2002) - M5 (4/2005) - M5 (6/1990) - M5 3.8 (9/1992) - M5 5.0 (7/9/1999) - M5 Evolution (4/1995) - M6 (0/2005) - Serie 1 M Coupé (3/2011) - X1 xDrive 20d Steptronic Futura (1/2010) - X3 3.0 sd Futura (2/2007) - X3 3.0d Eletta (5/2004) - X3 3.0d (3/2004) - X5 3.0d (5/2007) - X5 3.0d (10/2001) - X5 3.0i (4/2004) - X5 3.0i (7/2001) - X5 3.0sd (4/2008) - X5 4.4 (7/0000) - X5 4.6 (7/2002) - X5 xDrive 40d (10/2010) - X6 xDrive 35d (8/2008) - X6 xDrive 35i (4/2009) - X6M (3/2010) - Z3 1.9 (5/1996) - Z3 1.9 (7/1998) - Z3 2.8 (7/9/1997) - Z3 M Coupé (12/1998) - Z3 M Roadster (7/1/1998) - Z4 2.5i (6/2006) - Z4 3.0 (4/2003) - Z4 3.0si Coupé (12/2006) - Z4 sDrive 3.0i (7/2009) - Z4M (9/2006) - Z8 (9/0000)

## CHEVROLET

Numero verde 800 - 84.10.54

www.chevrolet.it

SPARK	Lungh. 364 - Largh. 160 - Alt. 152 Bagagliaio (170-568)
9.952 SPARK 1.0LS	995/4/A 68(50) 9,5(93) 154 15,5 5,1 119
11.146 SPARK 1.0LT	995/4/A 68(50) 9,5(93) 154 15,5 5,1 119
11.474 SPARK 1.0GPLLS	995/4/A 68(50) 9,5(93) 154 15,5 6,8 110
12.669 SPARK 1.0GPLLT	995/4/A 68(50) 9,5(93) 154 15,5 6,8 110

AVEO	Lungh. 404 - Largh. 174 - Alt. 152 Bagagliaio (290-853)
11.444 AVEO 1.2LS5p	1229/4/A 86(63) 11,7(115) 171 13,4 5,5 129
12.744 AVEO 1.2LT5p	1229/4/A 86(63) 11,7(115) 171 13,4 5,5 129
14.408 AVEO 1.2GPLLS5p	1229/4/A 86(63) 11,7(115) 171 13,4 5,5 119
14.267 AVEO 1.3 Diesel 75cv LT 5p	1248/4/A 75(55) 19,4(190) 163 14,2 3,8 99
15.966 AVEO 1.3 Diesel 95cv LT 5p	1248/4/A 95(70) 21,4(210) 174 12,6 4,1 108

CRUZE	Lungh. 451 - Largh. 180 - Alt. 148 Bagagliaio (413-883)
19.756 CRUZE 1.8 GPLLT 5p	1796/4/A 141(104) 17,9(176) 200 10,1 9,0 146
20.109 CRUZE 1.8 GPLLT 4p	1796/4/A 141(104) 17,9(176) 200 10,2 8,5 139
20.260 CRUZE 1.7 Diesel LT 5p	1686/4/A 131(96) 30,6(300) 200 10,2 4,5 117
20.513 CRUZE 1.7 Diesel LT 4p	1686/4/A 131(96) 30,6(300) 200 10,0 4,5 117

CRUZE SW	Lungh. 468 - Largh. 180 - Alt. 148 Bagagliaio (500-1478)
18.647 CRUZE 1.6 LT SW	1598/4/A 124(91) 15,8(155) 191 12,6 6,4 151
21.218 CRUZE 1.7 Diesel LT SW	1686/4/A 131(96) 30,6(300) 200 10,4 4,5 119

ORLANDO	Lungh. 465 - Largh. 184 - Alt. 163 Bagagliaio (89-1499)
23.507 ORLANDO 1.8 GPLLT	1796/4/A 141(104) 17,9(176) 190 12,2 9,5 154
23.688 ORLANDO 2.0 diesel 131cv LT	1998/4/A 131(96) 32,1(315) 180 10,3 6,0 159
26.259 ORLANDO 2.0 diesel 163cv LTZ	1998/4/A 163(120) 36,7(360) 195 10,0 6,0 159

CAPTIVA	Lungh. 467 - Largh. 187 - Alt. 176 Bagagliaio (97-1577)
29.667 CAPTIVA 2.2 Diesel 163cv 2WD LT	2231/4/A 163(120) 35,7(350) 189 9,9 6,4 170
35.585 CAPTIVA 2.2 Diesel 184cv 4WD LTZ	2231/4/I 184(135) 40,8(400) 200 9,6 6,4 170
36.896 CAPTIVA 2.2 Diesel 184cv aut 4WD LTZ	2231/4/I 184(135) 40,8(400) 192 10,1 7,9 208

TRAX	Lungh. 425 - Largh. 178 - Alt. 167 Bagagliaio (356-785)
21.218 TRAX 1.4 Turbo FWD LT	1364/4/A 140(103) 20,4(200) 194 9,5 6,0 139

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
23.235	TRAX 1.4 Turbo AWD LT	1364/4/I	140(103)	20,4(200)	194	9,8	6,4	149
19.302	TRAX 1.6 FWD LS	1598/4/A	116(85)	15,8(155)	174	12,3	6,5	153
22.731	TRAX 1.7 Diesel FWD LT	1686/4/A	131(96)	30,6(300)	186	9,6	4,5	120
23.336	TRAX 1.7 Diesel automatica FWD LT	1686/4/A	131(96)	30,6(300)	182	10,5	5,3	139
24.747	TRAX 1.7 Diesel AWD LT	1686/4/I	131(96)	30,6(300)	188	9,4	4,9	129

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Camaro Coupé (12/2013) - **Fuori listino:** Camaro Z28 (7/2/1999) - Captiva 2.0 VCDI 16V LTZ (10/2006) - Captiva 2.2 VCDI Aut. 4WD LTZ (8/2011) - Corvette (1/2001) - Corvette Automatica (2/1998) - Corvette ZR1 (2/1994) - Cruze SW 1.7 Diesel 130 Cv LTZ (12/2012) - Epica LT 2.0 (8/2006) - Matiz 1.0 GPL SE Energy (5/2006) - Orlando 2.0 Diesel 163 Cv LTZ (4/2011) - Spark 1.2 Eco Logic LT (5/2010)

**MULTISPAZIO  
ORIGINALE**



C4 CACTUS

**CITROEN**

Numero verde 800 - 86.00.19

www.citroen.it

C1	Lungh. 347 - Largh. 162 - Alt. 146 Bagagliaio (196-780)
9.960 C1 VTI 68 Live 3p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,3 4,1 95
10.450 C1 VTI 68 Live 5p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,3 4,1 95
11.350 C1 VTI 68 Feel 3p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,3 4,1 95
11.850 C1 VTI 68 Feel 5p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,3 4,1 95
11.600 C1 VTI 68 S&S Feel 3p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,3 3,8 88
12.100 C1 VTI 68 S&S Feel 5p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,3 3,8 88
11.850 C1 VTI 68 ETG Feel 3p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,6 4,2 97
12.350 C1 VTI 68 ETG Feel 5p	998/3/A 69(51) 9,8(96) 157 14,6 4,2 97
11.850 C1 PureTech 82 Feel 3p	1199/3/A 82(60) 11,8(116) 170 10,9 4,3 99
12.350 C1 PureTech 82 Feel 5p	1199/3/A 82(60) 11,8(116) 170 10,9 4,3 99

C3	Lungh. 394 - Largh. 173 - Alt. 152 Bagagliaio (300-)
13.000 C3 PureTech 68 Attraction	999/3/A 68(50) 9,7(95) 163 16,2 4,4 102
14.500 C3 PureTech 68 Seduction	999/3/A 68(50) 9,7(95) 163 16,2 4,4 102
15.250 C3 PureTech 82 Seduction	1199/3/A 82(60) 12,0(118) 174 14,2 4,7 109
16.000 C3 PureTech 82 S&S ETG Seduction	1199/3/A 82(60) 12,0(118) 176 15,7 4,3 99
16.850 C3 PureTech 110 S&S Seduction	1199/3/A 110(81) 20,9(205) 190 10,6 4,7 107
17.050 C3 BlueHDi 75 Seduction	1560/4/A 75(55) 23,8(233) 171 14,1 3,5 90

C3 PICASSO	Lungh. 408 - Largh. 177 - Alt. 162 Bagagliaio (385-1506)
17.800 C3 PICASSO PureTech 110 Seduction	1199/3/A 110(81) 20,9(205) 186 10,7 5,0 115
19.850 C3 PICASSO BlueHDi 100 Seduction	1560/4/A 99(73) 25,9(254) 179 12,1 3,9 101

C4 PICASSO	Lungh. 443 - Largh. 183 - Alt. 161 Bagagliaio (537-1709)
26.450 C4 PICASSO BlueHDi 120 S&S Seduction	1560/4/A 120(88) 30,6(300) 189 11,3 3,8 100
28.250 C4 PICASSO BlueHDi 150 S&S Business	1997/4/A 150(110) 37,7(370) 210 9,7 4,2 110
29.750 C4 PICASSO BlueHDi 150 S&S EAT6 Business	1997/4/A 150(110) 37,7(370) 210 10,1 4,5 117

GRAND C4 PICASSO	Lungh. 460 - Largh. 183 - Alt. 164 Bagagliaio (645-)
28.150 GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120 S&S Seduct.	1560/4/A 120(88) 30,6(300) 189 11,7 4,0 106
31.450 GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150 EAT6 Bus.	1997/4/A 150(110) 37,7(370) 207 10,2 4,5 117

C4 AIRCROSS	Lungh. 434 - Largh. 180 - Alt. 163 Bagagliaio (416-1193)
24.350 C4 AIRCROSS HDi 115 S&S 2WD Attraction	1560/4/A 114(84) 27,5(270) 182 10,8 4,6 119
26.150 C4 AIRCROSS HDi 115 S&S 2WD Seduction	1560/4/A 114(84) 27,5(270) 182 10,8 4,6 119
28.150 C4 AIRCROSS HDi 115 S&S 4WD Seduction	1560/4/I 114(84) 27,5(270) 180 11,6 4,9 129

C4 CACTUS	Lungh. 416 - Largh. 173 - Alt. 148 Bagagliaio (358-1107)
14.950 C4 CACTUS PureTech 75 Live	1199/3/A 75(55) 12,0(118) 171 12,9 4,6 107
16.450 C4 CACTUS PureTech 75 Feel	1199/3/A 75(55) 12,0(118) 171 12,9 4,6 107
16.700 C4 CACTUS PureTech 82 Feel	1199/3/A 82(60) 12,0(118) 171 12,9 4,6 107
17.550 C4 CACTUS PureTech 82 S&S ETG Feel	1199/3/A 82(60) 12,0(118) 173 15,0 4,3 98
18.200 C4 CACTUS PureTech 110 S&S Feel	1199/3/A 110(81) 20,9(205) 188 9,3 4,7 107
20.000 C4 CACTUS 1.6 e-HDi 90 ETG Feel	1560/4/A 92(68) 23,4(230) 176 11,4 3,5 92
18.250 C4 CACTUS BlueHDi 100 S&S Live	1560/4/A 99(73) 25,9(254) 184 10,7 3,4 87
19.750 C4 CACTUS BlueHDi 100 S&S Feel	1560/4/A 99(73) 25,9(254) 184 10,7 3,4 87

C5	Lungh. 478 - Largh. 186 - Alt. 146 Bagagliaio (439-)
32.300 C5 BlueHDi 150 S&S Seduction	1997/4/A 150(110) 37,7(370) 210 9,9 4,1 106

C5 TOURER	Lungh. 483 - Largh. 186 - Alt. 149 Bagagliaio (505-1462)
33.550 C5 TOURER BlueHDi 150 S&S Seduction	1997/4/A 150(110) 37,7(370) 210 10,3 4,2 110

BERLINGO	Lungh. 438 - Largh. 181 - Alt. 180 Bagagliaio (517-3000)
18.900 BERLINGO 1.6 VTI 95 Seduction 5p	1598/4/A 98(72) 15,5(152) 162 15,5 7,1 164
19.750 BERLINGO 1.6 VTI 120 Seduction 5p	1598/4/A 120(88) 16,3(160) 177 13,4 7,3 169



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
20.250	BERLINGO 1.6 HDI 75 Seduction 5p	1560/4/A	75 (55)	18,9 (185)	152	19,6	5,3	139
21.050	BERLINGO 1.6 HDI 90 Seduction 5p	1560/4/A	92 (68)	23,4 (230)	162	16,4	5,3	139
22.400	BERLINGO 1.6 e-HDi 90 ET G6 Sed. 5p	1560/4/A	92 (68)	23,4 (230)	165	16,4	4,8	125
22.050	BERLINGO 1.6 HDI 115 Seduction 5p	1560/4/A	112 (82)	24,5 (240)	173	14,0	5,3	139

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: C3 1.6 HDI 90 Cv Exclusive Style (1/2010) - C4 1.6 e-HDi Airdream Cmp-6 (3/2011) - C4 Aircross 1.8 HDI 4WD (10/2012) - C4 Cactus (9/2014) - C4 Picasso 1.6 e-HDi 115 Cv Intense (11/2013) - DS3 1.6 HDI 92 Cv So Chic (4/2010) - DS3 1.6 THP Sport Chic (7/2010) - DS3 Cabrio 1.6 THP Sport Chic (7/2013) - DS3 Racing (9/2011) - DS4 2.0 HDI Sport Chic (10/2011) - DS5 Hybrid4 Airdream Sport Chic (4/2012) - **Fuori listino:** AX 10 TE (1/1991) - AX 11 TRE (4/1987) - AX 14 TRD (3/1989) - AX 14 TRD (5/1990) - AX 4x4 cat (10/1992) - AX GT (5/1988) - AX GTI (1/1992) - AX Ten (12/1992) - Berlingo 1.4 Multispace (T) (7/1997) - Berlingo 2.0 HDI Multispace (2/2001) - BX 1.1 (1/1987) - BX 1.1 (5/7 Cv) Te Club (8/1990) - BX 17 T2D Break (8/1991) - BX 19 GT (6/1985) - BX 2.0 16v (11/1987) - BX Athena cat (10/1992) - BX RD Break (3/1986) - BX TRD Turbo (9/0 Cv) (6/1988) - C1 1.0 Amic (8/2005) - C2 1.4 HDI (11/2003) - C2 1.4 HDI Sensodrive (5/2004) - C2 1.6 16v VTS (2/2005) - C3 1.4 16v Stop & Start (6/2006) - C3 1.4 Exclusive (3/2003) - C3 1.4 HDI (6/2002) - C3 1.4 HDI 92 Cv Exclusive (4/2003) - C3 1.4 HDI City Star (7/2004) - C3 1.6 Exclusive (9/2002) - C3 1.6 Pluriel (8/2003) - C3 Picasso 1.6 HDI (5/2009) - C4 1.6 HDI 5p (1/2005) - C4 Coupé 1.6 HDI 90 Cv (3/2005) - C4 Picasso 1.6 HDI 16v Cmp-6 (1/2007) - C4 Picasso 5 posti 1.6 HDI 16v Cmp-6 (6/2007) - C5 2.0 HDI 16v Exclusive (1/2005) - C5 2.2 HDI Break Exclusive (9/2001) - C5 2.2 HDI Exclusive (5/2001) - C5 2.2 HDI Rap Tourer Dynamique (12/2008) - C5 2.7 HDI Rap Exclusive (7/2008) - C6 2.7 HDI Rap C.A. Exclusive (2/2007) - Evasion 2.1 TD SX (TC) (1/1997) - Saxo 1.4 VTL (7/1996) - Saxo 1.5 D SX (T) (10/1997) - Saxo 1.6 VTS (4/1997) - Saxo 1.6 VTS (T) (1/1990) - Saxo Electrique (T) (11/1997) - Xantia 1.9 TD (11/1993) - Xantia 2.0 16v VSX (4/1995) - Xantia 2.0 HDI Break (TC) (11/1999) - Xantia 2.0i Turbo CT Activa (11/1996) - Xantia 2.0i VSX (5/1993) - XM 2.0i (2/1990) - XM 2.0i (10/1991) - XM 2.0i Break (4/1992) - XM 2.0i Break CT (12/1994) - XM 2.1 TD Break Amb. Vip (3/1993) - XM 3.0 V6 24v (3/1991) - XM 3.0i V6 (12/1990) - XM CT Sensation (9/1993) - Xsara 1.6 Exclusive (T) (4/1998) - Xsara 1.9 TD Break (11/1998) - Xsara 1.9 TD VTS Coupé (T) (6/1998) - Xsara 2.0 16v Break (12/2000) - Xsara 2.0 16v VTS Coupé (T) (8/1998) - Xsara 2.0 HDI (12/2000) - Xsara 2.0 HDI Break Exclusive (2/2002) - Xsara 2.0 HDI Break Exclusive (T) (12/1999) - Xsara Picasso 1.6 (3/2000) - Xsara Picasso 2.0 HDI (10/2000) - Xsara VTS (12/1997) - ZX 1.4 Aura (6/1991) - ZX 1.4i Break Advantage (5/1994) - ZX 1.6i Aura (11/1992) - ZX 1.8 Break Aura (10/1994) - ZX 1.9 D Advantage (5/1992) - ZX 2.0i 16v (6/1993) - ZX Furio (5/1993) - ZX Volcano (11/1991)

## DACIA Numero verde 800 - 99.99.08 [www.dacia.it](http://www.dacia.it)

SANDERO Lungh. 406 - Largh. 173 - Alt. 152 Bagagliaio (320-1200)								
9.000	SANDERO 0.9 TCe 90cv S&S Ambiance	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	175	11,1	5,2	120
7.900	SANDERO 1.2	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	156	14,5	5,9	137
8.500	SANDERO 1.2 Ambiance	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	156	14,5	5,9	137
10.150	SANDERO 1.5 dCi 75cv S&S Ambiance	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	164	14,6	3,8	99

SANDERO STEPWAY Lungh. 408 - Largh. 173 - Alt. 156 Bagagliaio (320-1200)								
11.900	SANDERO STEPWAY 0.9 TCe Prestige	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	168	11,1	5,4	124
13.550	SANDERO STEPWAY 1.5 dCi Prestige	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	167	11,8	4,0	105

LOGAN MCV Lungh. 449 - Largh. 173 - Alt. 152 Bagagliaio (573-1518)								
10.000	LOGAN MCV 0.9 TCe 90cv S&S Ambiance	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	175	11,1	5,0	109
8.900	LOGAN MCV 1.275cv	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	162	14,5	5,8	135
9.500	LOGAN MCV 1.275cv Ambiance	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	162	14,5	5,8	135
11.150	LOGAN MCV 1.5 dCi 75cv S&S Ambiance	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	164	14,6	3,8	99
11.650	LOGAN MCV 1.5 dCi 90cv S&S Ambiance	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	173	12,1	3,8	99

LODGY Lungh. 460 - Largh. 175 - Alt. 168 Bagagliaio (827-2617)								
14.900	LODGY STEPWAY 1.2 TCe S&S	1198/4/A	116 (85)	19,4 (190)	179	10,6	5,5	124
10.400	LODGY 1.6	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	160	14,5	7,0	161
11.000	LODGY 1.6 Ambiance	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	160	14,5	7,0	161
13.250	LODGY 1.5 dCi 90cv S&S Ambiance	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	169	12,4	4,0	103
15.950	LODGY STEPWAY 1.5 dCi 109cv S&S	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	175	11,6	4,0	105

DOKKER Lungh. 436 - Largh. 175 - Alt. 181 Bagagliaio (800-3000)								
14.800	DOKKER STEPWAY 1.2 TCe	1198/4/A	114 (84)	19,4 (190)	175	10,7	6,1	140
9.900	DOKKER 1.6	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	159	13,7	7,2	165
10.900	DOKKER 1.6 Ambiance	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	159	13,7	7,2	165
12.650	DOKKER 1.5 dCi 75cv S&S Ambiance	1461/4/A	75 (55)	18,3 (180)	152	15,9	4,2	108
13.150	DOKKER 1.5 dCi 90cv S&S Ambiance	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	163	13,6	4,2	108
15.350	DOKKER STEPWAY 1.5 dCi 90cv S&S	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	163	13,6	4,2	108

DUSTER Lungh. 432 - Largh. 182 - Alt. 163 Bagagliaio (475-1636)								
16.100	DUSTER 1.2 TCe S&S 4x2 Prestige	1197/4/A	125 (92)	20,9 (205)	175	10,4	6,1	138
18.200	DUSTER 1.2 TCe S&S 4x4 Prestige	1197/4/A	125 (92)	20,9 (205)	177	11,0	6,4	145
11.900	DUSTER 1.6 S&S 4x2	1598/4/A	114 (84)	15,1 (148)	170	11,0	6,4	145
12.400	DUSTER 1.6 S&S 4x2 Ambiance	1598/4/A	114 (84)	15,1 (148)	170	11,0	6,4	145
14.500	DUSTER 1.6 S&S 4x4 Ambiance	1598/4/A	114 (84)	15,1 (148)	168	12,0	6,8	155
14.100	DUSTER 1.5 dCi 90cv S&S 4x2 Ambiance	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	156	14,2	4,4	115
14.900	DUSTER 1.5 dCi 109cv S&S 4x2 Ambiance	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	169	12,2	4,4	127
17.100	DUSTER 1.5 dCi 109cv S&S 4x2 Prestige	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	169	12,2	4,4	127
17.000	DUSTER 1.5 dCi 109cv S&S 4x4 Ambiance	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	168	12,9	4,7	123
19.200	DUSTER 1.5 dCi 109cv S&S 4x4 Prestige	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	168	12,9	4,7	123

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Lodgy 1.5 dCi 110 Cv Laureate (9/2012) - **Fuori listino:** Duster 1.5 dCi 4X4 Laureate (10/2010) - Logan 1.5 dCi (5/2006) - Logan 1.5 dCi MCV Laureate (4/2007) - Sandero 1.6 MPI Laureate (11/2008)

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
----------------------------	--------------------	---	-----------------	-----------------	----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

**DR**

### CITYCROSS

Lungh. 389 - Largh. 162 - Alt. 154 Bagagliaio (370-1200)

9.980	CITYCROSS 1.3 Ecopower Luxury	1297/4/A	83 (61)	11,6 (114)	156	12,5	5,5	130
10.980	CITYCROSS 1.3 Ecopower Executive	1297/4/A	83 (61)	11,6 (114)	156	12,5	5,5	130

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** **Fuori listino:** DR1 1.3 16V EcoPower 5p (4/2010) - DR5 1.6 EcoPower 16V (4/2008)

**DS**

Numero verde 800 - 86.00.19

[www.citroen.it](http://www.citroen.it)

### DS3

Lungh. 395 - Largh. 172 - Alt. 146 Bagagliaio (285-980)

16.100	DS3 PureTech 82 Chic	1199/3/A	82 (60)	12,0 (118)	174	12,3	4,7	109
17.750	DS3 PureTech 82 So Chic	1199/3/A	82 (60)	12,0 (118)	174	12,3	4,7	109
18.500	DS3 PureTech 82 S&S ETG So Chic	1199/3/A	82 (60)	12,0 (118)	176	14,4	4,3	99
20.750	DS3 PureTech 110 S&S ETG So Chic	1199/3/A	110 (81)	20,9 (205)	188	10,9	4,7	108
19.350	DS3 PureTech 110 S&S So Chic	1199/3/A	110 (81)	20,9 (205)	190	10,6	4,5	104
18.150	DS3 BlueHdi 75 Chic	1560/4/A	75 (55)	23,8 (233)	171	14,1	3,5	90
19.800	DS3 BlueHdi 75 So Chic	1560/4/A	75 (55)	23,8 (233)	171	14,1	3,5	90
21.550	DS3 BlueHdi 100 S&S So Chic	1560/4/A	99 (73)	25,9 (254)	190	11,8	3,1	81

### DS3 CABRIO

Lungh. 395 - Largh. 172 - Alt. 146 Bagagliaio (245--)

19.600	DS3 CABRIO PureTech 82 Chic	1199/3/A	82 (60)	12,0 (118)	172	12,5	4,9	112
21.250	DS3 CABRIO PureTech 82 So Chic	1199/3/A	82 (60)	12,0 (118)	172	12,5	4,9	112
22.850	DS3 CABRIO PureTech 110 S&S So Chic	1199/3/A	110 (81)	20,9 (205)	190	10,7	4,5	104
24.250	DS3 CABRIO PureTech 110 S&S EAT6 So Chic	1199/3/A	110 (81)	20,9 (205)	188	11,1	4,9	112
25.050	DS3 CABRIO BlueHdi 100 S&S So Chic	1560/4/A	99 (73)	25,9 (254)	182	12,1	3,5	92

### DS4

Lungh. 428 - Largh. 181 - Alt. 153 Bagagliaio (385-1021)

22.350	DS4 1.2 PureTech 130 S&S Chic	1199/3/A	131 (96)	23,4 (230)	198	9,9	5,1	119
25.150	DS4 1.2 PureTech 130 S&S So Chic	1199/3/A	131 (96)	23,4 (230)	198	9,9	5,1	119
27.400	DS4 1.6 THP 165 S&S EAT6 So Chic	1598/4/A	165 (121)	24,5 (240)	215	8,7	5,5	128
24.100	DS4 1.6 BlueHdi 120 S&S Chic	1560/4/A	120 (88)	30,6 (300)	193	10,9	4,4	100
26.900	DS4 1.6 BlueHdi 120 S&S So Chic	1560/4/A	120 (88)	30,6 (300)	193	10,9	4,4	100
25.600	DS4 1.6 BlueHdi 120 S&S EAT6 Chic	1560/4/A	120 (88)	30,6 (300)	193	10,9	3,8	102
28.400	DS4 1.6 BlueHdi 120 S&S EAT6 So Chic	1560/4/A	120 (88)	30,6 (300)	193	10,9	3,8	102
28.400	DS4 2.0 BlueHdi 150 S&S So Chic	1997/4/A	150 (110)	37,7 (370)	207	8,8	3,9	100
31.300	DS4 2.0 BlueHdi 180 S&S EAT6 So Chic	1997/4/A	181 (133)	40,8 (400)	205	8,6	4,3	113

### DS5

Lungh. 453 - Largh. 187 - Alt. 151 Bagagliaio (468-1888)

31.500	DS5 1.6 THP 165 S&S EAT6 Chic	1598/4/A	165 (121)	24,5 (240)	202	10,4	5,9	135
30.900	DS5 1.6 BlueHdi 120 S&S Chic	1560/4/A	120 (88)	30,6 (300)	191	12,7	3,8	100
32.900	DS5 2.0 BlueHdi 150 S&S Chic	1997/4/A	150 (110)	37,7 (370)	210	10,6	4,0	103
35.400	DS5 2.0 BlueHdi 180 S&S C A6 Chic	1997/4/A	181 (133)	40,8 (400)	220	9,9	4,3	110
40.900	DS5 Hybrid 4x4 Chic	1997/4/A	163 (120)	32,6 (320)	211	9,3	3,5	90

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: DS3 1.6 HDI 92 Cv So Chic (4/2010) - DS3 1.6 THP Sport Chic (7/2010) - DS3 Cabrio 1.6 THP Sport Chic (7/2013) - DS3 Racing (9/2011) - DS4 2.0 HDI Sport Chic (10/2011) - DS5 Hybrid4 Airdream Sport Chic (4/2012)

## V8 E BITURBO



488 GTB

► Molto sofisticata nell'aerodinamica, monta un nuovo V8 biturbo da 669 Cv e 330 km/h. Da 0 a 100 in 3"  
► Prestazioni da pista ma pienamente fruibili anche nella guida quotidiana

## FERRARI Numero verde 800 - 08.02.02 [www.ferrariworld.it](http://www.ferrariworld.it)

### CALIFORNIA

Lungh. 457 - Largh. 191 - Alt. 132 Bagagliaio (240-340)

189.700	CALIFORNIA T DCT	3855/8/P	560 (412)	77,0 (755)	316	3,6	10,5	250
---------	------------------	----------	-----------	------------	-----	-----	------	-----

### FF

Lungh. 491 - Largh. 195 - Alt. 138 Bagagliaio (450-800)

264.334	FF DCT	6262/12/I	660 (495)	69,6 (683)	335	3,7	15,4	360
---------	--------	-----------	-----------	------------	-----	-----	------	-----

### 458

Lungh. 457 - Largh. 195 - Alt. 120 Bagagliaio (230--)

239.967	458 Speciale	4497/8/P	605 (445)	55,0 (540)	325	3,0	11,8	275
228.750	458 spider DCT	4499/8/P	570 (419)	55,0 (540)	320	3,4	11,8	275

### 488

Lungh. 457 - Largh. 195 - Alt. 121 Bagagliaio (230--)

210.889	488 GTB	3902/8/P	669 (492)	77,5 (760)	330	3,0	11,4	260
---------	---------	----------	-----------	------------	-----	-----	------	-----



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>F12</b>	Lungh. 462 - Largh. 194 - Alt. 127 Bagagliaio (-/-)							
276.668	F12 DCT berlina	6262/12P	741 (545)	70,3 (690)	340	3,1	15,0	350

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: 458 Italia (11/2010) - California DTC (9/2009) - FF (8/2011) - Fuori listino: 348 Spider (1/1995) - 348 TS (3/1994) - 355 F1 berlina (TC) (3/1998) - 430 Scuderia (7/2008) - 456 GT (5/1995) - 456 GT (T) (7/1997) - 456M GTA (T) (5/1998) - 550 Maranello (T) (9/1998) - 575M Maranello F1 Handling GTC (2/2005) - 612 Scaglietti F1 (2/2005) - F355 berlina (T) (3/1997) - F355 Spider (T) (8/1995)

**POCA SPESA  
TANTA RESA**



**TIPO**

**FIAT** Numero verde 00 800 - 34.28.00.00 [www.fiat.it](http://www.fiat.it)

<b>500</b>	Lungh. 357 - Largh. 163 - Alt. 149 Bagagliaio (185-550)							
14.900	500C.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Pop	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90
16.400	500C.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Lounge	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90
17.100	500C.9 TwinAir Turbo 105cv S&S Lounge	875/2/A	105 (77)	14,8 (145)	188	10,0	4,2	99
13.600	500 1.2 Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115
15.100	500 1.2 Lounge	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115
15.100	500 1.2 EasyPower Gpl Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	6,5	104
16.600	500 1.2 EasyPower Gpl Lounge	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	6,5	104
16.100	500 1.3 Multijet Pop	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89
17.600	500 1.3 Multijet Lounge	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89

<b>500C</b>	Lungh. 357 - Largh. 163 - Alt. 149 Bagagliaio (185-550)							
18.400	500C.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Pop	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90
19.900	500C.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Lounge	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90
20.600	500C.9 TwinAir Turbo 105cv S&S Lounge	875/2/A	120 (88)	14,8 (145)	188	10,0	4,2	99
17.100	500C 1.2 Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115
18.600	500C 1.2 Lounge	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115
19.600	500C 1.3 Multijet Pop	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89
21.100	500C 1.3 Multijet Lounge	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89

<b>500L</b>	Lungh. 415 - Largh. 178 - Alt. 167 Bagagliaio (343-1310)							
17.900	500L 1.4 Pop Star	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	170	12,8	6,1	143
21.450	500L 1.4 T-Jet GPL Pop Star	1368/4/A	120 (88)	21,9 (215)	189	10,6	8,6	140
21.450	500L 0.9 TwinAir Turbo Natural Power Pop Star	875/2/A	80 (59)	14,8 (145)	180	12,3	3,9	105
20.400	500L 1.3 Multijet 95cv Pop Star	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	4,1	107
21.400	500L 1.3 Multijet 95cv Dualogic Pop Star	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	3,9	104
22.200	500L 1.6 Multijet 120cv Pop Star	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	189	10,7	4,2	112

<b>500L TREKKING</b>	Lungh. 427 - Largh. 180 - Alt. 168 Bagagliaio (412-1480)							
20.300	500L TREKKING 1.4	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	165	13,2	6,2	149
23.850	500L TREKKING 1.4 T-Jet GPL	1368/4/A	120 (88)	21,9 (215)	183	11,3	8,7	142
22.800	500L TREKKING 1.3 Multijet	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	160	15,3	4,2	109
23.800	500L TREKKING 1.3 Multijet Dualogic	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	160	15,3	4,0	106
24.600	500L TREKKING 1.6 Multijet 120cv	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	183	11,5	4,3	114

<b>500L LIVING</b>	Lungh. 435 - Largh. 178 - Alt. 167 Bagagliaio (560-1708)							
19.900	500L LIVING 0.9 TwinAir Turbo Pop Star	875/2/A	105 (77)	14,8 (145)	179	13,0	4,8	112
22.250	500L LIVING 0.9 TwinAir Turbo Nat. P. Pop Star	875/2/A	80 (59)	14,8 (145)	180	12,3	3,9	105

<b>500X</b>	Lungh. 425 - Largh. 180 - Alt. 160 Bagagliaio (245-910)							
22.100	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Pop Star	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139
23.100	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Cross	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139
24.600	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Lounge	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139
25.600	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Cross Plus	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139
24.000	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Pop Star	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133
25.000	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Cross	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133
26.500	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Lounge	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133
27.500	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Cross Plus	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133
27.700	500X 1.4 Multiair 170cv aut. 4x4 Cross	1368/4/A	170 (125)	25,5 (250)	200	8,6	6,7	157
30.200	500X 1.4 Multiair 170cv aut. 4x4 Cross Plus	1368/4/A	170 (125)	25,5 (250)	200	8,6	6,7	157
17.600	500X 1.6 4x2 Pop	1598/4/A	110 (81)	15,5 (152)	-	-	6,4	147
20.100	500X 1.6 4x2 Pop Star	1598/4/A	110 (81)	15,5 (152)	-	-	6,4	147
19.000	500X 1.3 Multijet 4x2 Pop	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	172	12,9	4,1	107
21.500	500X 1.3 Multijet 4x2 Pop Star	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	172	12,9	4,1	107
24.000	500X 1.3 Multijet 4x2 Lounge	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	172	12,9	4,1	107
22.950	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Pop Star	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>PANDA</b>	Lungh. 365 - Largh. 164 - Alt. 155 Bagagliaio (255-870)							
23.950	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Cross	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109
25.450	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Lounge	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109
26.450	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Cross Plus	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109
26.350	500X 2.0 Multijet 140cv 4x4 Cross	1956/4/I	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	4,9	130
28.850	500X 2.0 Multijet 140cv 4x4 Cross Plus	1956/4/I	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	4,9	130
28.550	500X 2.0 Multijet 140cv aut. 4x4 Cross	1956/4/I	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	5,5	144
31.050	500X 2.0 Multijet 140cv aut. 4x4 Cross Plus	1956/4/I	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	5,5	144

<b>PANDA</b>	Lungh. 365 - Largh. 164 - Alt. 155 Bagagliaio (255-870)							
13.750	PANDA 0.9 TwinAir Turbo S&S K-Way	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	177	11,2	4,1	95
16.150	PANDA 0.9 TwinAir Turbo S&S Trekking	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	177	11,2	4,1	95
18.200	PANDA 0.9 TwinAir Turbo S&S 4x4 K-Way	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	166	12,1	4,9	114
19.950	PANDA 0.9 TwinAir Turbo 90cv S&S 4x4 Cross	875/2/A	90 (66)	14,8 (145)	167	12,0	4,9	114
10.950	PANDA 1.2 Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	5,1	119
12.250	PANDA 1.2 K-Way	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	5,1	119
12.950	PANDA 1.2 EasyPower Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	6,5	106
14.250	PANDA 1.2 EasyPower K-Way	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	6,5	106
14.750	PANDA 0.9 TwinAir Turbo Natural Power Pop	875/2/A	80 (59)	14,3 (140)	168	12,8	3,1	86
16.050	PANDA 0.9 TwinAir Turbo Nat. Power K-Way	875/2/A	80 (59)	14,3 (140)	168	12,8	3,1	86
18.450	PANDA 0.9 TwinAir Turbo Nat. Power Trekking	875/2/A	80 (59)	14,3 (140)	168	12,8	3,1	86
14.700	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&S K-Way	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	3,4	94
16.900	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&S Trekking	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	3,4	94
18.950	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&S 4x4 K-Way	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	4,4	117
20.700	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&S 4x4 Cross	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	4,4	117

<b>PUNTO</b>	Lungh. 407 - Largh. 169 - Alt. 149 Bagagliaio (275-1030)							
14.000	PUNTO 1.2 Street 5p	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	156	14,4	5,4	126
16.000	PUNTO 1.4 EasyPower Street 5p	1368/4/A	78 (57)	11,7 (115)	165	13,2	7,0	114
17.000	PUNTO 1.4 Natural Power Street 5p	1368/4/A	69 (51)	10,6 (104)	156	16,9	4,4	115

<b>TIPO</b>	Lungh. 453 - Largh. 178 - Alt. 150 Bagagliaio (520-...)							
14.500	TIPO 1.4 Opening Edition	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	185	11,5	5,7	133
18.700	TIPO 1.6 Multijet Opening Edition	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	199	9,7	4,2	110

<b>FREEMONT</b>	Lungh. 489 - Largh. 188 - Alt. 169 Bagagliaio (145-1461)							
32.800	FREEMONT 2.0 16v Multijet 170cv Lounge	1956/4/A	170 (125)	35,7 (350)	197	11,0	6,4	169
36.300	FREEMONT 2.0 16v Multijet aut. AWD Lounge	1956/4/A	170 (125)	35,7 (350)	183	11,1	7,3	194

<b>QUBO</b>	Lungh. 396 - Largh. 172 - Alt. 174 Bagagliaio (250-2400)							
14.500	QUBO 1.4 Active	1368/4/A	78 (57)	10,6 (104)	149	17,7	6,9	161
18.000	QUBO 1.4 Natural Power Active	1368/4/A	69 (51)	10,6 (104)	149	17,7	6,4	114
17.250	QUBO 1.3 16v Multijet 80cv Active	1248/4/A	80 (59)	19,4 (190)	155	15,2	4,5	118
19.750	QUBO 1.3 16v Multijet 80cv Trekking	1248/4/A	80 (59)	19,4 (190)	155	15,2	4,5	118
20.750	QUBO 1.3 16v Multijet 95cv Trekking	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	170	12,2	4,3	113

<b>DOBLO'</b>	Lungh. 441 - Largh. 183 - Alt. 185 Bagagliaio (790-3200)							
18.350	DOBLO' 1.4 16v Pop	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	161	15,4	7,4	172
19.550	DOBLO' 1.4 16v Easy	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	161	15,4	7,4	172
20.950	DOBLO' 1.4 16v T-Jet Easy	1368/4/A	120 (88)	21,0 (206)	172	12,4	7,2	169
22.850	DOBLO' 1.4 16v T-Jet Natural Power Pop	1368/4/A	120 (88)	21,0 (206)	172	12,3	4,9	134
24.050	DOBLO' 1.4 16v T-Jet Natural Power Easy	1368/4/A	120 (88)	21,0 (206)	172	12,3	4,9	134
21.250	DOBLO' 1.6 16v Multijet 95cv Pop	1598/4/A	95 (70)	30,6 (300)	162	14,0	5,2	137
22.450	DOBLO' 1.6 16v Multijet 95cv Easy	1598/4/A	95 (70)	30,6 (300)	162	14,0	5,2	137
22.050	DOBLO' 1.6 16v Multijet 120cv Pop	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	181	11,1	5,2	137
23.250	DOBLO' 1.6 16v Multijet 120cv Easy	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	181	11,1	5,2	137

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: 500 1.3 16v Multijet 95 Cv (7/2010) - 500 TwinAir (11/2010) - 500C 1.3 Multijet 75 Cv (9/2009) - 500L 1.3 Multijet 85 Cv (12/2012) - 500L 1.6 Multijet 105 Cv (6/2013) - 500L Living 1.6 Multijet 105 Cv (10/2013) - 500L Trekking 1.6 Multijet 105 Cv (2/2014) - Freemont 2.0 Multijet 170 Cv Urban (10/2011) - Grande Punto 1.4 Natural Power (2/2009) - Panda 1.3 Multijet Lounge (3/2012) - Panda 4x4 TwinAir Turbo (3/2013) - Punto TwinAir Start & Stop 3p (7/2012) - Qubo 1.3 Mjet Trekking (3/2010) - Fuori listino: 126 bs (12/1987) - 500 1.2 Dualogic (5/2008) - 500 1.3 16v Multijet 75 Cv (8/2007) - Barchetta (7/1995) - Barchetta (T) (9/1998) - Brava 80 16v HSX (T) (5/1999) - Bravo 1.4 MultiAir Emotion (3/2011) - Bravo 1.6 Multijet 105 Cv Emotion (4/2008) - Bravo 1.6 SX (8/1996) -



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<p>(7/1991) - Panda 1.2 Dynamic (11/2003) - Panda 1.2 Dynamic Dualogic (7/2004) - Panda 1.3 Multijet Emotion (8/2004) - Panda 100 HF (2/2007) - Panda 4x4 1.2 Climbing (12/2004) - Panda 4x4 Country Club (6/1992) - Panda 4x4 Multijet Climbing (11/2005) - Panda 4x4 Sissy (12/1989) - Panda 4x4 Trekking (12/1995) - Panda 750 S (2/1987) - Panda Cross (3/2006) - Panda Diesel (2/1987) - Panda Jolly (7/1997) - Panda Natural Power (4/1997) - Punto 1.2 16v HLX (8/1999) - Punto 1.2 16v Sporting (7/1998) - Punto 1.2 ELX (7/1998) - Punto 1.3 Multijet 16v (7/2003) - Punto 1.6 Cabriolet ELX (3/1995) - Punto 1.7 ELX TD (8/1995) - Punto 1.8 HGT (8/1999) - Punto 1.9 D ELX (7/1999) - Punto 1.9 JTD HLX (8/1999) - Punto 55 SX (1/1994) - Punto 6 Speed (10/1993) - Punto 6 Speed (2/1994) - Punto 75 ELX (10/1993) - Punto 85 16v ELX (7/1997) - Punto Evo 1.3 Multijet 95 Cv 3p Dynamic (1/2010) - Punto GT (11/1993) - Punto JTD Sporting (4/2002) - Punto S Cabriolet (7/1994) - Punto TD ELX (12/1993) - Punto Team (3/1997) - Punto Team (3/1997) - Qubo 1.3 MJet Dualogic Dynamic (1/2009) - Ritmo ES (10/1985) - Sedic 1.6 16v Emotion (2/2006) - Sedic 1.9 MJet Emotion (7/2006) - Seicento 900 SX (5/1990) - Stilo 1.2 16v (6/2002) - Stilo 1.4 16v Actual 5p (10/2004) - Stilo 1.8 16v Dynamic 3p (10/2001) - Stilo 1.9 JTD 115 Cv Dynamic 5p (10/2001) - Stilo 1.9 JTD 3p (1/2002) - Stilo 1.9 JTD 80 Cv (6/2002) - Stilo 1.9 JTD Multi Wagon Dynamic (1/2003) - Stilo 1.9 Multijet Dynamic 5p (4/2004) - Stilo 2.4 20v Abarth (12/2001) - Tempra 1.6 IE SX (5/1993) - Tempra 1.6 SX (86 Cv) (5/1990) - Tempra 1.8 IE SX (3/1990) - Tempra 1.8 IE SX SW (12/1990) - Tempra 1.9 TDS SX (92 Cv) (7/1990) - Tempra 2.0 4x4 SW (11/1992) - Tempra 2.0 4x4 SW SLX (2/1994) - Tempra 2.0 IE 4x4 SW (9/1994) - Tempra 2.0 TDS SW SX (9/1991) - Tipo 1.1 (8/1988) - Tipo 1.3 Digit (3/1988) - Tipo 1.4 SX (11/1991) - Tipo 1.6 Selecta DGT (1/1991) - Tipo 1.8 16v (138 Cv) (11/1989) - Tipo 1.8 IE GT (10/1990) - Tipo 1.9 TD GT Cat (5/1992) - Tipo 1.9 TDS (5/1988) - Tipo 2.0 16v (5/1991) - Tipo 2.0 IE 16v (7/1993) - Tipo 2.0 IE GT Cat Automatica (8/1992) - Tipo 2.0 TD GT (11/1993) - Tipo Tds X (1/1990) - Ulysse 2.0 EL (10/1994) - Ulysse 2.2 JTD Emotion (10/2002) - Ulysse 2.2 JTD Emotion (10/2004) - Uno 1.4 IE SX (5/1993) - Uno 45 SX (11/1989) - Uno 60 S (10/1989) - Uno Hobby IE cat (12/1992) - Uno Rap (10/1991) - Uno Rap Up Cat (9/1992) - Uno Turbo IE (10/1985) - Uno Turbo IE (118 Cv) (5/1990) - Uno Turbo IE Antiskid (11/1988) - Uno Turbo Racing (118 Cv) (4/1991) - Uno Turbo Racing Kat (1/1992)</p>								

NUOVO ANCHE IL DIESEL



FOCUS

**FORD** Numero verde 800 - 81.10.13

www.ford.it

KA								
Lungh. 362 - Largh. 166 - Alt. 151 Bagagliaio (224-747)								
10.250	KA 1.2 Plus	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	159	13,4	4,9	115
11.750	KA 1.2 Titanium Plus	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	159	13,4	4,9	115
11.750	KA 1.2 GPL Plus	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	159	13,4	4,9	115
FIESTA								
Lungh. 397 - Largh. 171 - Alt. 146 Bagagliaio (276-960)								
14.000	FIESTA 1.080cv5p	999/3/A	80 (59)	10,7 (105)	165	14,9	4,6	105
14.750	FIESTA 1.0 Ecoboost 101cv5p	999/3/A	101 (74)	17,3 (170)	180	11,2	4,5	105
16.250	FIESTA 1.0 Ecoboost 101cv Powershift 5p	999/3/A	101 (74)	15,3 (150)	180	11,2	4,9	114
13.250	FIESTA 1.25p	1241/4/A	60 (44)	11,1 (109)	152	16,9	5,2	120
15.500	FIESTA 1.4 GPL 5p	1387/4/A	92 (68)	13,0 (128)	175	12,2	4,2	114
15.500	FIESTA 1.5 TDCi 5p	1498/4/A	75 (55)	18,9 (185)	167	13,5	3,7	98
16.250	FIESTA 1.6 TDCi 5p	1560/4/A	95 (70)	20,4 (200)	181	11,7	3,6	95
FOCUS								
Lungh. 436 - Largh. 186 - Alt. 148 Bagagliaio (277-1101)								
19.000	FOCUS 1.0 Ecoboost 101cv Plus	998/3/A	101 (74)	17,3 (170)	187	12,5	4,6	105
21.750	FOCUS 1.0 Ecoboost 125cv Titanium	998/3/A	125 (92)	17,3 (170)	195	11,0	4,7	108
33.000	FOCUS 2.0 Ecoboost ST	1999/4/A	250 (184)	36,7 (360)	248	6,5	6,8	159
38.500	FOCUS 2.3 AWD RS	2300/4/A	351 (258)	44,9 (440)	286	4,7	7,7	175
20.000	FOCUS 1.6 GPL Plus	1596/4/A	120 (88)	16,2 (159)	196	10,9	5,9	136
21.750	FOCUS 1.6 GPL Titanium	1596/4/A	120 (88)	16,2 (159)	196	10,9	5,9	136
21.000	FOCUS 1.5 TDCi 95cv Plus	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	182	12,0	3,8	98
22.750	FOCUS 1.5 TDCi 95cv Titanium	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	182	12,0	3,8	98
22.000	FOCUS 1.5 TDCi 120cv Plus	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	195	10,5	3,8	98
23.750	FOCUS 1.5 TDCi 120cv Titanium	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	195	10,5	3,8	98
25.500	FOCUS 1.5 TDCi 120cv Powershift Titanium	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	195	10,5	3,8	98
34.000	FOCUS 2.0 TDCi ST	1997/4/A	185 (136)	40,8 (400)	217	8,1	4,2	110
FOCUS WAGON								
Lungh. 456 - Largh. 186 - Alt. 151 Bagagliaio (476-1502)								
20.000	FOCUS WAGON 1.0 Ecoboost 101cv Plus	998/3/A	101 (74)	17,3 (170)	185	12,7	5,0	115
22.750	FOCUS WAGON 1.0 Ecoboost 125cv Titanium	998/3/A	125 (92)	17,3 (170)	193	11,2	4,8	110
34.000	FOCUS WAGON 2.0 Ecoboost ST	1999/4/A	250 (184)	36,7 (360)	248	6,7	6,8	159
21.000	FOCUS WAGON 1.6 GPL Plus	1596/4/A	120 (88)	16,2 (159)	196	11,1	6,0	139
22.750	FOCUS WAGON 1.6 GPL Titanium	1596/4/A	120 (88)	16,2 (159)	196	11,1	6,0	139
22.000	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 95cv Plus	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	180	12,2	3,8	98
23.750	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 95cv Titanium	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	180	12,2	3,8	98
23.000	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 120cv Plus	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	190	10,7	3,8	98
24.750	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 120cv Titanium	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	190	10,7	3,8	98
26.500	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 120cv Powersh. Tit.	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	190	10,7	3,8	98
35.000	FOCUS WAGON 2.0 TDCi ST	1997/4/A	185 (136)	40,8 (400)	217	8,1	4,2	110

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (Sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
MONDEO								
Lungh. 487 - Largh. 185 - Alt. 148 Bagagliaio (458-1356)								
27.250	MONDEO 1.5 Ecoboost Plus 5p	1498/4/A	160 (118)	24,5 (240)	222	9,2	5,8	134
29.250	MONDEO 1.5 Ecoboost aut. Plus 5p	1498/4/A	160 (118)	24,5 (240)	214	9,1	6,3	146
28.750	MONDEO 2.0 TDCi 150cv Plus 5p	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	215	9,3	4,4	115
29.500	MONDEO 2.0 TDCi 150cv Econetic Plus 5p	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	215	9,4	4,1	107
30.750	MONDEO 2.0 TDCi 150cv Powersh. Plus 5p	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	213	9,9	4,8	125
32.250	MONDEO 2.0 TDCi 180cv Titanium 5p	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	225	8,3	4,4	115
33.000	MONDEO 2.0 TDCi 180cv Econetic Titanium 5p	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	225	8,4	4,1	107
34.250	MONDEO 2.0 TDCi 180cv Powersh. Titanium 5p	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	223	8,6	4,8	125
32.750	MONDEO 2.0 Hybrid eCVT Titanium 4p	1999/4/A	186 (137)	17,6 (173)	187	9,2	4,2	99
MONDEO WAGON								
Lungh. 487 - Largh. 185 - Alt. 150 Bagagliaio (488-1585)								
28.250	MONDEO WAGON 1.5 Ecoboost Plus	1498/4/A	160 (118)	24,5 (240)	222	9,2	5,9	137
30.250	MONDEO WAGON 1.5 Ecoboost aut. Plus	1498/4/A	160 (118)	24,5 (240)	209	9,2	6,5	152
29.750	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 150cv Plus	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	210	9,4	4,5	117
30.500	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 150cv Econ. Plus	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	210	9,5	4,2	109
31.750	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 150cv Pow. Plus	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	208	10,0	4,9	128
33.250	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 180cv Titanium	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	220	8,4	4,5	117
34.000	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 180cv Econ. Tit.	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	220	8,5	4,2	109
35.250	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 180cv Pow. Tit.	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	218	8,7	4,9	128
MUSTANG FASTBACK								
Lungh. 478 - Largh. 192 - Alt. 138 Bagagliaio (408--)								
38.000	MUSTANG 2.3 Ecoboost	2300/4/P	314 (231)	44,0 (432)	234	5,8	8,0	179
43.000	MUSTANG 5.0 V8 Ti-VCT GT	4951/8/P	419 (308)	54,0 (530)	250	4,8	13,5	299
MUSTANG CONVERTIBLE								
Lungh. 478 - Largh. 192 - Alt. 139 Bagagliaio (332--)								
42.000	MUSTANG 2.3 Ecoboost Convertible	2300/4/P	314 (231)	44,0 (432)	234	5,8	8,2	184
47.000	MUSTANG 5.0 V8 Ti-VCT GT Convertible	4951/8/P	419 (308)	54,0 (530)	250	4,8	13,6	306
B-MAX								
Lungh. 408 - Largh. 175 - Alt. 160 Bagagliaio (304-1372)								
17.500	B-MAX 1.0 Ecoboost	999/3/A	99 (73)	17,3 (170)	175	13,2	5,1	119
16.750	B-MAX 1.4	1388/4/A	90 (66)	12,7 (125)	171	13,8	6,0	139
18.250	B-MAX 1.6 Powershift	1596/4/A	105 (77)	15,3 (150)	180	12,1	6,4	149
18.250	B-MAX 1.4 GPL	1388/4/A	90 (66)	12,7 (125)	171	13,8	6,0	139
18.250	B-MAX 1.5 TDCi	1498/4/A	75 (55)	18,9 (185)	158	16,5	4,1	109
19.000	B-MAX 1.6 TDCi	1560/4/A	95 (70)	21,9 (215)	173	13,9	4,0	104
C-MAX								
Lungh. 438 - Largh. 183 - Alt. 161 Bagagliaio (432-1684)								
20.000	C-MAX 1.0 Ecoboost 101cv S&S Plus	999/3/A	101 (74)	17,3 (170)	174	12,9	5,1	117
22.750	C-MAX 1.0 Ecoboost 125cv S&S Titanium	999/3/A	125 (92)	17,3 (170)	187	11,4	5,1	117
21.000	C-MAX 1.6 GPL Plus	1596/4/A	120 (88)	16,2 (159)	185	11,7	8,5	139
22.750	C-MAX 1.6 GPL Titanium	1596/4/A	120 (88)	16,2 (159)	185	11,7	8,5	139
22.000	C-MAX 1.5 TDCi 95cv S&S Plus	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	170	13,4	4,1	105
23.750	C-MAX 1.5 TDCi 95cv S&S Titanium	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	170	13,4	4,1	105
23.000	C-MAX 1.5 TDCi 120cv S&S Plus	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	184	11,3	4,1	105
24.750	C-MAX 1.5 TDCi 120cv S&S Titanium	1499/4/A	120 (88)	27,5 (270)	184	11,3	4,1	105
25.750	C-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Titanium	1997/4/A	150 (110)	37,7 (370)	204	9,5	4,4	114
27.500	C-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Powershift Titan.	1997/4/A	150 (110)	37,7 (370)	202	10,3	4,8	124
C-MAX 7								
Lungh. 452 - Largh. 183 - Alt. 164 Bagagliaio (65-1715)								
22.500	C-MAX 7 1.0 Ecoboost 125cv S&S Plus	999/3/A	125 (92)	17,3 (170)	185	12,3	5,2	119
24.250	C-MAX 7 1.0 Ecoboost 125cv S&S Titanium	999/3/A	125 (92)	17,3 (170)	185	12,3	5,2	119
24.500	C-MAX 7 1.5 TDCi 120cv S&S Plus	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	180	12,3	4,4	113
26.250	C-MAX 7 1.5 TDCi 120cv S&S Titanium	1499/4/A	95 (70)	27,5 (270)	180	12,3	4,4	113
27.250	C-MAX 7 2.0 TDCi 150cv S&S Titanium	1997/4/A	150 (110)	37,7 (370)	202	9,8	4,6	119
29.000	C-MAX 7 2.0 TDCi 150cv S&S Powershift Titan.	1997/4/A	150 (110)	37,7 (370)	200	10,7	5,0	129
S-MAX								
Lungh. 480 - Largh. 195 - Alt. 166 Bagagliaio (700-2200)								
29.700	S-MAX 1.5 Ecoboost 160cv S&S Plus	1498/4/A	160 (118)	24,5 (240)	200	9,9	6,5	149
31.200	S-MAX 2.0 TDCi 120cv S&S Plus	1997/4/A	120 (88)	31,6 (310)	183	13,4	5,0	129
32.700	S-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Plus	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	198	10,8	5,0	129
34.700	S-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Powershift Plus	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	196	10,8	5,4	139
36.700	S-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S AWD Titanium	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	196	12,1	5,4	139
36.200	S-MAX 2.0 TDCi 180cv S&S Titanium	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	211	9,7	5,0	129
38.200	S-MAX 2.0 TDCi 180cv S&S Powershift Titan.	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	208	9,5	5,4	139
40.200	S-MAX 2.0 TDCi 180cv S&S Powershift AWD Titan.	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	206	10,5	5,8	149
39.700	S-MAX 2.0 TDCi BiTurbo Powershift Titanium	1997/4/A	209 (154)	45,9 (450)	218	8,8	5,5	144
GALAXY								
Lungh. 485 - Largh. 192 - Alt. 175 Bagagliaio (300-2339)								
33.200	GALAXY 1.5 Ecoboost 160cv S&S Plus	1498/4/A	160 (118)	24,5 (240)	195	10,0	6,5	149
34.700	GALAXY 2.0 TDCi 120cv S&S Plus	1997/4/A	120 (88)	31,6 (310)	180	13,6	5,0	129
36.200	GALAXY 2.0 TDCi 150cv S&S Plus	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	195	10,9	5,0	129
40.200	GALAXY 2.0 TDCi 150cv S&S AWD Titanium	1997/4/A	150 (110)	35,7 (350)	193	12,2	5,4	139
39.700	GALAXY 2.0 TDCi 180cv S&S Titanium	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	208	9,8	5,0	129
41.700	GALAXY 2.0 TDCi 180cv S&S Powershift Titan.	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	205	9,6	5,4	139
43.700	GALAXY 2.0 TDCi 180cv S&S Powers. AWD Tit.	1997/4/A	180 (132)	40,8 (400)	203	10,6	5,8	149
43.200	GALAXY 2.0 TDCi BiTurbo Powershift Tit.	1997/4/A	209 (154)	45,9 (450)	214	8,9	5,5	144
ECOSPORT								
Lungh. 424 - Largh. 192 - Alt. 165 Bagagliaio (333-1238)								
18.750	ECOSPORT 1.0 Ecoboost 125cv Plus	999/3/A	125 (92)	17,3 (170)	180	12,7	5,3	119



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kg-m/Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
18.000	ECOSPORT 1.5 Plus	1499/4/A	112 (82)	14,3 (140)	172	13,3	6,3	149
19.500	ECOSPORT 1.5 Automatica Plus	1499/4/A	112 (82)	14,3 (140)	172	14,1	6,3	149
19.500	ECOSPORT 1.5 TDCI Plus	1498/4/A	95 (70)	20,9 (205)	160	14,0	4,4	115

KUGA		Lungh. 452 - Largh. 184 - Alt. 175 Bagagliaio (456-1653)						
26.750	KUGA 1.5 Ecobost 2WD Plus	1499/4/A	150 (110)	24,5 (240)	195	9,7	6,2	143
27.750	KUGA 2.0 TDCI 120cv 2WD Plus	1997/4/A	120 (88)	31,6 (310)	180	12,0	4,7	122
32.250	KUGA 2.0 TDCI 150cv AWD Titanium	1997/4/A	150 (110)	37,7 (370)	192	9,9	5,2	135
36.750	KUGA 2.0 TDCI 180cv P.shift AWD Titanium X	1997/4/L	180 (132)	40,8 (400)	200	10,0	5,4	140

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: B-Max 1.4 Duratec (11/2012) - C-Max 7.0 TDCI Powershift Titanium (1/2011) - Fiesta 1.0 Ecobost 100 Cv 3p Titanium (4/2013) - Focus 1.0 EcoBoost 125 Cv Wagon (8/2012) - Focus 1.6 Ecobost 5p Titanium (5/2011) - Focus 1.6 TDCI 5p Titanium (7/2011) - Focus 1.6 TDCI Wagon Titanium (9/2011) - Ka 1.2 Titanium (2/2009) - Mondeo 2.0 Ecobost 203 Cv Wagon (3/2011) - **Fuori listino:** Cougar 2.5 V6 (3/1999) - Escort 1.6 16V Ghia (8/1993) - Escort 1.6 D Ghia (3/1988) - Escort 1.6 ERI Cabriolet (7/1991) - Escort 1.6 Ghia (5/1991) - Escort 1.6 Ti Ghia (11/1987) - Escort 1.6 Ghia Ghia (2/1991) - Escort 1.8 TD Explorer SRS (6/1995) - Escort 1.8 TD Wagon Ghia (11/1993) - Escort 1.8 Wagon Explorer (8/1995) - Escort Cosworth (2/1994) - Escort Cosworth (231 Cv) (1/1995) - Escort Cosworth RS (2/1993) - Escort RS 2000 (8/1992) - Escort XR3i Cabriolet (7/1994) - Fiesta 1.1 Boston (12/1992) - Fiesta 1.1 Cayman Blue (10/1994) - Fiesta 1.1 Ghia CFX (10/1987) - Fiesta 1.2 16V Zetec 5p (1/2000) - Fiesta 1.2 3p (5/2003) - Fiesta 1.2 Ghia (1/1996) - Fiesta 1.3 Ghia (12/1991) - Fiesta 1.3 Newport (9/1993) - Fiesta 1.4 Ghia (6/1989) - Fiesta 1.4 Ghia (6/1996) - Fiesta 1.4 TDCI (7/2002) - Fiesta 1.4 TDCI Durashift (5/2004) - Fiesta 1.4 TDCI Titanium 5p (11/2008) - Fiesta 1.4 Zetec (6/2002) - Fiesta 1.4 Zetec 5p (3/2003) - Fiesta 1.6 Ghia Pro (5/1995) - Fiesta 1.6 TDCI Ghia (2/2006) - Fiesta 1.6 Zetec S (10/2000) - Fiesta 1.8 TDI (7/2000) - Fiesta Turbo 133 Cv (1/1991) - Focus 1.6 (11/2000) - Focus 1.6 SW Trend (9/1999) - Focus 1.8 TD Trend (7/1999) - Focus 1.8 TDCI Wagon Ambiente (3/2003) - Focus 1.8 TDCI Wagon Zetec (9/2001) - Focus 1.8 TDCI Zetec (1/2002) - Focus 2.0 16V Trend (TC) (12/1998) - Focus 2.0 TDCI 5p (1/2005) - Focus 2.0 TDCI Style Wagon (3/2005) - Focus C-Max 1.6 TDCI Ghia (3/2004) - Focus C-Max 2.0 TDCI (12/2003) - Focus RS (10/2009) - Focus ST (5/2006) - Fusion 1.6 16V Elegance (12/2002) - Galaxy 1.5 TDI Ghia (10/1996) - Galaxy 1.9 TDI (10/2002) - Galaxy 2.0 TDCI Ghia (10/2006) - Ka (T) (12/1997) - Ka Collection 3p (1/2001) - Ka Winter Collection (TC) (10/1999) - Kuga 2.0 TDCI Titanium (7/2008) - Mondeo 1.8 TD (1/1997) - Mondeo 1.8 TD SW (11/1994) - Mondeo 2.0 Automatica (4/1994) - Mondeo 2.0 TDCI 130 Cv Wagon Ghia (11/2003) - Mondeo 2.0 TDCI Wagon Ghia (3/2002) - Mondeo 2.0 TDCI Wagon Titanium (7/2007) - Mondeo 2.0 TDI Wagon (7/2001) - Mondeo 2.0 Wagon Ghia (6/1993) - Mondeo 2.0i Ghia (5/1993) - Mondeo 2.2 TDCI Ghia (12/2004) - Mondeo 2.5 V6 Ghia (2/2001) - Mondeo 2.5 V6 Wagon (7/1998) - Mondeo TDCI (7/2002) - Puma 1.7 (12/1997) - S-Max 2.0 TDCI 163 Cv Powershift Titanium 10 (10/2000) - S-Max 2.0 TDCI Titanium (7/2006) - Scorpione 2.0i Ghia (9/1986) - Scorpione 2.0i Ghia (1/1996) - Scorpione 2.0i Ghia Wagon (10/1992) - Sierra 2.0 Cosworth (10/1988) - Sierra 2.0 Cosworth 4x4 (6/1992) - Sierra 90 Cv Ghia (2/1989) - SportKa (10/2003) - StreetKa (6/2003) - Transit Topline (3/1991)

## HONDA

Numero verde 800 - 80.11.75

www.honda.it

JAZZ		Lungh. 400 - Largh. 169 - Alt. 155 Bagagliaio (354-1314)						
14.600	JAZZ 1.3 Trend	1318/4/A	102 (75)	12,5 (123)	190	11,2	5,0	116
15.800	JAZZ 1.3 ComfortConnect ADAS	1318/4/A	102 (75)	12,5 (123)	190	11,2	5,0	116
15.950	JAZZ 1.3 CVT Trend	1318/4/A	102 (75)	12,5 (123)	182	12,0	4,6	106
17.150	JAZZ 1.3 CVT ComfortConnect ADAS	1318/4/A	102 (75)	12,5 (123)	182	12,0	4,6	106

CIVIC		Lungh. 437 - Largh. 177 - Alt. 147 Bagagliaio (477-1378)						
19.900	CIVIC 1.4 Comfort	1339/4/A	99 (73)	12,9 (127)	187	13,4	5,4	129
21.100	CIVIC 1.4 Elegance	1339/4/A	99 (73)	12,9 (127)	187	13,4	5,4	129
23.250	CIVIC 1.8 Elegance	1798/4/A	141 (104)	17,7 (174)	215	9,4	6,1	145
24.800	CIVIC 1.8i-VTEC aut. Elegance	1798/4/A	141 (104)	17,7 (174)	210	11,2	6,4	150
37.000	CIVIC Type R	1996/4/A	310 (228)	40,8 (400)	270	5,7	7,3	170
23.100	CIVIC 1.6i-DTEC Comfort	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	207	10,5	3,7	98
24.000	CIVIC 1.6i-DTEC Elegance	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	207	10,5	3,7	98

CIVIC TOURER		Lungh. 459 - Largh. 177 - Alt. 148 Bagagliaio (624-1668)						
24.250	CIVIC TOURER 1.8i-VTEC Elegance	1597/4/A	141 (104)	17,7 (174)	210	9,4	6,4	149
25.800	CIVIC TOURER 1.8i-VTEC aut. Elegance	1597/4/A	141 (104)	17,7 (174)	205	11,2	6,6	155
24.100	CIVIC TOURER 1.6i-DTEC Comfort	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	195	10,3	3,8	99
25.000	CIVIC TOURER 1.6i-DTEC Elegance	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	195	10,3	3,8	99

HR-V		Lungh. 429 - Largh. 201 - Alt. 161 Bagagliaio (453-1026)						
20.350	HR-V 1.5i-VTEC Comfort	1498/4/A	131 (96)	15,8 (155)	192	10,7	5,6	130
23.100	HR-V 1.5i-VTEC Elegance Navi ADAS	1498/4/A	131 (96)	15,8 (155)	192	10,7	5,6	130
24.600	HR-V 1.5i-VTEC CVT Elegance Navi ADAS	1498/4/A	131 (96)	15,8 (155)	187	11,2	5,2	120
22.550	HR-V 1.5i-DTEC Comfort	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	192	10,1	4,0	104
25.300	HR-V 1.5i-DTEC Elegance Navi ADAS	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	192	10,1	4,0	104

CR-V		Lungh. 461 - Largh. 189 - Alt. 169 Bagagliaio (589-1669)						
24.900	CR-V 2.0i-VTEC 2WD Comfort	1997/4/A	155 (114)	19,6 (192)	190	10,2	7,2	168
28.500	CR-V 2.0i-VTEC 2WD Elegance Connect	1997/4/A	155 (114)	19,6 (192)	190	10,2	7,2	168
31.800	CR-V 2.0i-VTEC 4WD Elegance Connect	1997/4/L	155 (114)	19,6 (192)	190	10,2	7,4	173
33.600	CR-V 2.0i-VTEC aut. 4WD Elegance Connect	1997/4/L	155 (114)	19,6 (192)	182	12,3	7,5	175
26.600	CR-V 1.6i-DTEC 2WD Comfort	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	182	11,2	4,4	115
28.900	CR-V 1.6i-DTEC 2WD Elegance Connect	1597/4/A	120 (88)	30,6 (300)	182	11,2	4,4	115
32.300	CR-V 1.6i-DTEC 4WD Elegance Connect	1597/4/L	160 (118)	35,7 (350)	202	9,6	4,9	129
34.400	CR-V 1.6i-DTEC aut. 4WD Elegance Connect	1597/4/L	160 (118)	35,7 (350)	197	10,0	5,1	134

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Civic Tourer (8/2014) - Jazz 1.3 Hybrid CVT Elegance (5/2011) - Jazz 1.4 i-Vtec Exclusive (1/2009) - **Fuori listino:** Accord 1.8 ES (9/1995) - Accord 1.8 ES (2/1997)

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kg-m/Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
----------------------------	--------------------	---	-----------------	------------------	----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

- Accord 1.8 LS (4/1999) - Accord 2.0 16V Coupé (11/1992) - Accord 2.0 ES (3/1996) - Accord 2.0 ES Aerodeck (11/1996) - Accord 2.0 LS (12/1993) - Accord 2.2 i-CTDI Executive (3/2004) - Accord 2.2 V-Tec (8/1996) - Accord Tourer 2.4 (6/2003) - Accord Type R (7/1999) - Civic 1.3 EX (12/1994) - Civic 1.3 VTEC IMA 4p (5/2004) - Civic 1.4 New Age (11/1996) - Civic 1.5 LS (12/1995) - Civic 1.5 LS Aerodeck (9/1998) - Civic 1.6 16V LS (6/1995) - Civic 1.6 ES 3p (11/2001) - Civic 1.6 ES 5p (5/2001) - Civic 1.6 ESI Automatica (8/1993) - Civic 1.6 ESI Coupé (5/1994) - Civic 1.6 LS (4/1995) - Civic 1.6 VTI (4/1992) - Civic 1.6 VTI (2/1995) - Civic 1.6 VTI (10/1996) - Civic 1.7 CDTi (8/2002) - Civic 2.2 i-CTDI Execut. Leather i-Pilot (3/2006) - Civic 2.2 i-DTEC Executive (8/2012) - Civic CRX VTI (8/1994) - Civic Hybrid (7/2006) - Civic Type R (4/2002) - Civic Type R (8/2004) - Civic Type R (6/2007) - Civic V-Tec E (10/1995) - Concerto 1.6i 16V (7/1991) - Concerto 1.6i 16V (3/1993) - CR-V (7/2002) - CR-V (8/1998) - CR-V 2.2 CTDI Advance (4/2007) - CR-V 2.2 i-Dtec 4WD Aut. Executive (3/2013) - CR-V CTDI EX (6/2005) - CR-Z (7/2010) - CRX 1.6i 16V V-Tec (2/1992) - CRX 1.6i 16V V-Tec VTI (1/1993) - FR-V 2.0 Executive Navi (2/2005) - FR-V 2.2 i-CTDI Executive (10/2005) - HR-V (TC) (5/1999) - HR-V 1.6 V-Tec Sport 5p (4/2000) - Insight (12/2000) - Insight Exclusive i-Pilot (6/2009) - Integra Type R (7/1998) - Jazz 1.2 i-DSL (2/2002) - Jazz 1.4 CVT Graphite (1/2005) - Legend 3.5 V6 24v (12/1996) - Legend 3.5 V6 i-VTEC (1/2007) - Legend Berlina V6 Automatica (2/1994) - Legend Coupé 2.7 24v (2/1989) - Legend Coupé V6 (2/1994) - Logo 1.3 (3/1999) - Logo @ You (2/2001) - NSX (12/1991) - NSX Targa (7/1996) - Prelude 2.0i 16V (6/1994) - Prelude 2.0i 4WS (9/1988) - Prelude 2.2 4WS (10/1994) - Prelude 2.2 V-Tec (6/1997) - S2000 (10/1999) - S2000 (5/2002) - Shuttle 2.2 (3/1997) - Stream 2.0 ES (8/2001)

## METTETEVI COMODI



► Realizzata su una piattaforma nuova, è una Suv molto accogliente e comoda per 5  
► Trazione 2WD o 4WD, cambio manuale oppure automatico

## TUCSON

**HYUNDAI** Numero verde 800 - 35.91.27 [www.hyundai-auto.it](http://www.hyundai-auto.it)

110		Lungh. 367 - Largh. 166 - Alt. 150 Bagagliaio (252-1046)						
10.100	i10 1.0 Classic	998/3/A	65 (48)	9,6 (94)	155	14,9	4,7	108
11.650	i10 1.0 Comfort	998/3/A	65 (48)	9,6 (94)	155	14,9	4,7	108
12.650	i10 1.0 Automatica Comfort	998/3/A	65 (48)	9,6 (94)	145	16,8	6,0	137
12.250	i10 1.2 Comfort	1248/4/A	87 (64)	12,2 (120)	175	12,3	4,9	114
13.250	i10 1.0 EcoNext GPL Comfort	998/3/A	67 (49)	9,2 (90)	153	15,2	6,5	104

120		Lungh. 404 - Largh. 173 - Alt. 147 Bagagliaio (326-1042)						
13.400	i20 1.2 MPI 75cv Classic	1248/4/A	75 (55)	12,4 (122)	170	13,6	4,8	112
13.800	i20 1.2 MPI 84cv Classic	1248/4/A	84 (62)	12,4 (122)	170	13,1	4,8	112
15.200	i20 1.2 MPI 84cv Comfort	1248/4/A	84 (62)	12,4 (122)	170	13,1	4,8	112
15.850	i20 1.4 MPI Comfort	1368/4/A	101 (74)	13,7 (134)	184	11,6	5,3	122
16.850	i20 1.4 MPI aut. Comfort	1368/4/A	101 (74)	13,7 (134)	170	13,2	6,7	155
15.000	i20 1.2 MPI 75cv Econext GPL Classic	1248/4/A	75 (55)	12,4 (122)	170	13,6	4,8	116
16.800	i20 1.2 MPI 84cv Econext GPL Comfort	1248/4/A	84 (62)	12,4 (122)	170	13,1	4,8	116
15.600	i20 1.1 CRDi Classic	1120/3/A	75 (55)	18,3 (180)	161	16,0	3,8	99
17.200	i20 1.1 CRDi Comfort	1120/3/A	75 (55)	18,3 (180)	161	16,0	3,8	99
17.800	i20 1.4 CRDi Comfort	1396/4/A	90 (66)	24,5 (240)	175	12,1	3,9	102

120 COUPE		Lungh. 405 - Largh. 173 - Alt. 145 Bagagliaio (336-1011)						
14.900	i20 COUPE 1.2 MPI Login	1248/4/A	84 (62)	12,4 (122)	170	12,8	5,1	119
15.550	i20 COUPE 1.4 MPI Login	1368/4/A	101 (74)	13,7 (134)	184	11,6	5,5	127
16.550	i20 COUPE 1.4 MPI aut. Login	1368/4/A	101 (74)	13,7 (134)	170	13,2	6,4	148
16.900	i20 COUPE 1.1 CRDi Login	1120/3/A	75 (55)	18,3 (180)	161	15,7	4,0	103
17.500	i20 COUPE 1.4 CRDi Login	1396/4/A	90 (66)	24,5 (240)	175	12,1	4,1	106

130		Lungh. 430 - Largh. 178 - Alt. 147 Bagagliaio (378-1316)						
17.350	i30 1.4 Classic 5p	1396/4/A	99 (73)	14,0 (137)	183	12,7	6,0	138
18.850	i30 1.4 Comfort 5p	1396/4/A	99 (73)	14,0 (137)	183	12,7	6,0	138
24.000	i30 1.6 T-GDI Turbo 5p	1591/4/A	186 (137)	37,2 (365)	219	8,0	7,3	169
19.350	i30 1.4 CRDi Classic 5p	1396/4/A	90 (66)	24,5 (240)	173	13,5	4,2	109
23.000	i30 1.6 CRDi 110cv DCT Comfort 5p	1582/4/A	110 (81)	30,6 (300)	185	11,8	4,4	115
22.100	i30 1.6 CRDi 136cv Comfort	1582/4/A	136 (100)	28,5 (280)	197	10,2	4,0	104
23.600	i30 1.6 CRDi 136cv DCT Comfort	1582/4/A	136 (100)	28,5 (280)	200	10,6	4,4	104
20.000	i30 1.6 CRDi 110cv Classic 5p	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	190	11,1	4,0	104
21.500	i30 1.6 CRDi 110cv Comfort 5p	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	190	11,1	4,0	104

130 WAGON		Lungh. 449 - Largh. 178 - Alt. 150 Bagagliaio (528-1642)							
18.300	i30 WAGON 1.4 Classic	1396/4/A	101 (74)	13,7 (134)	181	13,0	6,0	138	
19.800	i30 WAGON 1.4 Comfort	1396/4/A	101 (74)	13,7 (134)	181	13,0	6,0	138	
20.300	i30 WAGON 1.4 CRDi Classic	1396/4/A	90 (66)	24,5 (240)	172	13,9	4,2	109	
20.950	i30 WAGON 1.6 CRDi 110cv Classic	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	188	11,5	4,0	104	
22.450	i30 WAGON 1.6 CRDi 110cv Comfort	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	188	11,5	4,0	104	
23.950	i30 WAGON 1.6 CRDi 110cv DCT Comfort	1582/4/A	110 (81)	30,6 (300)	185	12,2	4,4	115	
23.050	i30 WAGON 1.6 CRDi 136cv Comfort	1582/4/A	136 (100)	28,5 (280)	194	10,5	4,0	114	
24.550	i30 WAGON 1.6 CRDi 136cv DCT Comfort	1582/4/A	136 (100)	30,6 (300)	197	10,9	4,4	115	



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri Frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
29.900	i40 WAGON 1.7 CRDi 116cv Comfort	1685/4/A	116(85)	26,5(260)	190	12,9	5,0	131
30.500	i40 WAGON 1.7 CRDi 141cv Comfort	1685/4/A	141(104)	33,6(330)	200	10,6	5,1	130
32.000	i40 WAGON 1.7 CRDi 141cv aut. Comfort	1685/4/A	136(100)	32,6(320)	200	10,6	6,0	134

## GENESIS

Lungh. 499 - Largh. 189 - Alt. 148 Bagagliaio (433--)

65.000	GENESIS 3.8 V6 GDI 4WD	3778/6/I	316(232)	40,5(397)	240	6,5	11,6	270
--------	------------------------	----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

## IX20

Lungh. 410 - Largh. 177 - Alt. 160 Bagagliaio (440-1486)

16.400	ix20 1.4 Classic	1396/4/A	90(66)	14,0(137)	167	12,9	6,0	140
17.450	ix20 1.4 Comfort	1396/4/A	90(66)	14,0(137)	167	12,9	6,0	140
18.150	ix20 1.6 Comfort	1591/4/A	125(92)	15,9(156)	184	10,9	6,4	148
19.350	ix20 1.6 automatica Comfort	1591/4/A	125(92)	15,9(156)	178	12,2	6,5	154
18.700	ix20 1.4 CRDi 90cv Classic	1396/4/A	90(66)	22,4(220)	167	14,5	4,5	119
19.750	ix20 1.4 CRDi 90cv Comfort	1396/4/A	90(66)	22,4(220)	167	14,5	4,5	119
20.300	ix20 1.6 CRDi 116cv Comfort	1582/4/A	116(85)	26,5(260)	182	11,5	4,7	125

## TUCSON

Lungh. 448 - Largh. 185 - Alt. 165 Bagagliaio (513-1503)

21.450	TUCSON 1.6 GDI ISG 2WD Classic	1591/4/A	132(97)	16,4(161)	182	11,5	6,3	147
23.700	TUCSON 1.6 GDI ISG 2WD Comfort	1591/4/A	132(97)	16,4(161)	182	11,5	6,3	147
23.450	TUCSON 1.7 CRDi ISG 2WD Classic	1685/4/A	116(85)	28,5(280)	176	13,7	4,6	119
25.700	TUCSON 1.7 CRDi ISG 2WD Comfort	1685/4/A	116(85)	28,5(280)	176	13,7	4,6	119
27.450	TUCSON 2.0 CRDi 136cv 4WD Classic	1995/4/A	136(100)	38,0(373)	184	10,9	5,2	139
29.700	TUCSON 2.0 CRDi 136cv 4WD Comfort	1995/4/A	136(100)	38,0(373)	184	10,9	5,2	139
31.200	TUCSON 2.0 CRDi 136cv 4WD aut. Comfort	1995/4/A	136(100)	38,0(373)	184	12,0	6,1	160

## SANTA FE

Lungh. 469 - Largh. 188 - Alt. 168 Bagagliaio (534-1582)

39.100	SANTA FE 2.2 CRDi 4WD Comfort Plus	1995/4/I	150(110)	39,0(383)	186	-	6,4	168
44.200	SANTA FE 2.2 CRDi aut. 4WD Style	2199/4/I	197(145)	44,4(436)	190	-	6,8	178

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: i10 1.0 MPi (3/2014) - i30 1.6 CRDi Aut. Style (10/2012) - i30 Wagon 1.6 CRDi Style (2/2013) - i40 1.7 CRDi Aut. Style (1/2012) - ix20 1.4 CRDi 90 cv Style (4/2011) - ix35 2.0 CRDi High 4WD Style Aut. (8/2010) - **Fuori listino:** Accent 1.3 GS (9/1995) - Accent 1.4 Dynamic 3p (10/2006) - Alti 1.0 GLS (5/1998) - Alti Prime Active (11/2003) - Coupe 1.6 FX (1/20000) - Coupe 2.0 Dynamic (6/2007) - Coupe 2.0 FX Max (TC) (2/1997) - Coupe 2.0 FX Premium (4/2002) - Galloper 2.5 TD (T) (3/1998) - Getz 1.3 12v GLS (11/2002) - Getz 1.5 CRDi (3/2004) - Getz 1.5 CRDi Active 5p (2/2006) - i10 1.1 Style (5/2008) - i20 1.2 16v Comfort (4/2009) - i30 1.6 CRDi VGT Dynamic (10/2007) - Lantira 1.6 16v GLS (8/1991) - Lantira 1.6 GLS (8/1994) - Lantira 2.0 16v GLS Max SW (11/1997) - Matrix 1.5 CRDi (10/2002) - Pony 1.3 GLS (10/1986) - Pony 1.3 GLS (2/1991) - Pony 1.3 GLS (12/1991) - Pony 1.5 GLS (7/1998) - Pony 1.5 GLS (3/1992) - Santa Fe 2.0 CRDi GL Premium (8/2001) - Santa Fe 2.2 CRDi (5/2006) - Santa Fe 2.7 GLS Premium (4/2001) - Scoupe 1.5 12v GT turbo (10/1993) - Scoupe 1.5 12v LS (10/1993) - Scoupe 1.5 LS (5/1991) - Scoupe LSA (10/1994) - Sonata 2.0 16v GLSA (9/1992) - Sonata 2.4 GLS (11/1989) - Sonica 2.0 16v GLS Max (8/1997) - Sonica 2.0 GLS Comfort (1/1999) - Terracan 2.9 CRDi Premium (3/2002) - Tucson 2.0 CRDi Active (10/2004)

## INFINITI

Numero verde 00 800 46.34.64.84

www.infiniti.eu

## Q30

Lungh. 443 - Largh. 181 - Alt. 150 Bagagliaio (368--)

25.490	Q30 1.5d	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	12,0	3,9	103
29.320	Q30 1.5d Premium	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	12,0	3,9	103
33.020	Q30 1.5d Sport	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	12,0	3,9	103
33.890	Q30 1.5d Premium Tech	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	12,0	3,9	103
31.520	Q30 1.5d DCT Premium	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	11,9	4,1	109
24.990	Q30 1.6t 122cv	1595/4/A	122(90)	20,4(200)	200	9,4	5,7	133
28.820	Q30 1.6t 122cv Premium	1595/4/A	122(90)	20,4(200)	200	9,4	5,7	133
33.390	Q30 1.6t 122cv Premium Tech	1595/4/A	122(90)	20,4(200)	200	9,4	5,7	133
36.320	Q30 1.6t 156cv DCT Sport	1595/4/A	156(115)	25,5(250)	215	8,9	5,9	136
37.190	Q30 1.6t 156cv DCT Premium Tech	1595/4/A	156(115)	25,5(250)	215	8,9	5,9	136
42.220	Q30 2.0t DCT AWD Sport	1991/4/I	211(155)	35,7(350)	230	7,3	6,4	149
31.040	Q30 2.2d DCT	2143/4/A	170(125)	35,7(350)	220	8,3	4,5	117
34.870	Q30 2.2d DCT Premium	2143/4/A	170(125)	35,7(350)	220	8,3	4,5	117
38.570	Q30 2.2d DCT Sport	2143/4/A	170(125)	35,7(350)	220	8,3	4,5	117
39.440	Q30 2.2d DCT Premium Tech	2143/4/A	170(125)	35,7(350)	220	8,3	4,5	117
36.870	Q30 2.2d DCT AWD Premium	2143/4/A	170(125)	35,7(350)	215	8,5	4,7	122
40.570	Q30 2.2d DCT AWD Sport	2143/4/A	170(125)	35,7(350)	215	8,5	4,7	122
41.440	Q30 2.2d DCT AWD Premium Tech	2143/4/I	170(125)	35,7(350)	215	8,5	4,7	122

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** **Fuori listino:** EX30d GT Premium (2/2011) - EX37 GT (2/2009) - FX37 (4/2009) - FX 50 S (4/2010) - G37 Cabriolet GT Premium (12/2009) - G37 Coupé S Premium Aut. (10/2010) - M30d GT Premium (8/2011)

## MEDIA PREMIUM



XE

► E' la nuova berlina media Jaguar, elegante fuori e lussuosa dentro  
► Di generazione completamente nuova i motori Ingenium, a benzina e td  
► Due step di potenza per il diesel 2,0 litri: 163 e 180 Cv

## JAGUAR

Numero verde 800 - 01.60.05

www.jaguar.it

## XE

Lungh. 467 - Largh. 185 - Alt. 142 Bagagliaio (450--)

38.400	XE 2.0 200 automatica Pure	1999/4/P	200(147)	28,5(280)	237	7,7	7,5	179
44.000	XE 2.0 200 automatica Portfolio	1999/4/P	200(147)	28,5(280)	237	7,7	7,5	179

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri Frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
41.900	XE 2.0 240 automatica Pure	1999/4/P	241(177)	34,7(340)	250	6,8	7,5	179
47.500	XE 2.0 240 automatica Portfolio	1999/4/P	241(177)	34,7(340)	250	6,8	7,5	179
55.400	XE 3.0 340 S/C automatica S	1999/4/P	340(250)	45,9(450)	250	5,1	8,1	194
37.750	XE 2.0D 163 Pure	1999/4/P	163(120)	38,7(380)	227	8,4	3,8	99
42.650	XE 2.0D 163 Portfolio	1999/4/P	163(120)	38,7(380)	227	8,4	3,8	99
40.250	XE 2.0D 163 automatica Pure	1999/4/P	163(120)	38,7(380)	227	8,2	3,9	104
45.150	XE 2.0D 163 automatica Portfolio	1999/4/P	163(120)	38,7(380)	227	8,2	3,9	104
37.750	XE 2.0D 180 Pure	1999/4/P	180(132)	43,8(430)	228	7,8	4,2	109
43.350	XE 2.0D 180 Portfolio	1999/4/P	180(132)	43,8(430)	228	7,8	4,2	109
40.250	XE 2.0D 180 automatica Pure	1999/4/P	180(132)	43,8(430)	228	7,8	4,2	111
45.850	XE 2.0D 180 automatica Portfolio	1999/4/P	180(132)	43,8(430)	228	7,8	4,2	111

## XF

Lungh. 496 - Largh. 188 - Alt. 146 Bagagliaio (540--)

63.940	XF 3.0 V6 Pure	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	250	5,4	8,3	198
66.610	XF 3.0 V6 AWD Pure	2995/6/I	340(250)	45,9(450)	250	5,4	8,6	204
71.490	XF 3.0 V6 S	2995/6/P	379(279)	45,9(450)	250	5,3	8,3	198
74.160	XF 3.0 V6 AWD S	2995/6/I	379(279)	45,9(450)	250	5,4	8,6	204
44.220	XF 2.0d E-Performance Pure	1999/4/P	163(120)	38,7(380)	227	8,7	4,0	104
46.780	XF 2.0d E-Performance aut. Pure	1999/4/P	163(120)	38,7(380)	227	8,7	4,1	109
45.870	XF 2.0d 180cv Pure	1999/4/P	180(132)	43,8(430)	230	8,0	4,3	114
48.430	XF 2.0d 180cv aut. Pure	1999/4/P	180(132)	43,8(430)	229	8,1	4,3	114

## XF SPORTBRAKE

Lungh. 497 - Largh. 188 - Alt. 146 Bagagliaio (550-1675)

43.570	XFSPORTBRAKE 2.2D 163cv Limited Edition	2179/4/P	163(120)	40,8(400)	200	10,9	4,9	129
47.430	XFSPORTBRAKE 2.2D 163cv Eco	2179/4/P	163(120)	40,8(400)	200	10,9	4,9	129
50.960	XFSPORTBRAKE 2.2D 200cv	2179/4/P	200(147)	45,9(450)	214	8,8	5,1	135
55.050	XFSPORTBRAKE 3.0 V6 D	2993/6/P	241(177)	51,0(500)	240	7,1	6,1	163
59.230	XFSPORTBRAKE 3.0 V6 DS	2993/6/P	275(202)	61,2(600)	250	6,6	6,1	163

## XJ

Lungh. 513 - Largh. 190 - Alt. 146 Bagagliaio (520--)

86.150	XJ 3.0 V6 S/C Luxury	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	250	5,9	9,6	224
90.790	XJ 3.0 V6 S/C Premium Luxury	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	250	5,9	9,6	224
94.820	XJ 3.0 V6 S/C LWB Premium Luxury	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	250	5,9	9,6	224
95.630	XJ 3.0 V6 S/C AWD Premium Luxury	2995/6/I	340(250)	45,9(450)	250	6,4	9,3	234
99.760	XJ 3.0 V6 S/C AWD LWB Premium Luxury	2995/6/I	340(250)	45,9(450)	250	6,4	9,3	234
143.720	XJ 5.0 V8 S/C	5000/8/P	510(375)	63,7(625)	250	4,9	11,6	270
84.030	XJ 3.0 V6 D Luxury	2993/6/P	275(202)	61,2(600)	250	6,4	6,1	159
89.070	XJ 3.0 V6 D Premium Luxury	2993/6/P	275(202)	61,2(600)	250	6,4	6,1	159
93.310	XJ 3.0 V6 D LWB Premium Luxury	2993/6/P	275(202)	61,2(600)	250	6,4	6,1	167

## F-TYPE COUPE'

Lungh. 447 - Largh. 192 - Alt. 131 Bagagliaio (315-407)

67.730	F-TYPE 3.0 V6 Coupé	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	260	5,7	9,8	234
70.280	F-TYPE 3.0 V6 aut. Coupé	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	260	5,3	8,4	199
80.060	F-TYPE 3.0 V6 S Coupé	2995/6/P	381(280)	46,9(460)	275	5,5	9,8	234
82.610	F-TYPE 3.0 V6 S aut. Coupé	2995/6/P	381(280)	46,9(460)	275	4,9	8,6	203
88.760	F-TYPE 3.0 V6 S AWD Coupé	2995/6/I	381(280)	46,9(460)	275	5,1	8,9	211
110.610	F-TYPE 5.0 V8 R Coupé	5000/8/P	551(405)	69,3(680)	300	4,2	10,7	255
116.760	F-TYPE 5.0 V8 R AWD Coupé	5000/8/I	551(405)	69,3(680)	300	4,1	11,3	269

## F-TYPE CONVERTIBILE

Lungh. 447 - Largh. 192 - Alt. 131 Bagagliaio (196--)

F-TYPE CONVERTIBILE		Lunghezza: 445 - larghezza: 192 - Altezza: 135 (da sedili) 130 (a 3 posti)						
74.900	F-TYPE 3.0 V6 Convertibile	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	260	5,7	9,8	234
77.450	F-TYPE 3.0 V6 aut. Convertibile	2995/6/P	340(250)	45,9(450)	260	5,3	8,4	199
87.230	F-TYPE 3.0 V6 S Convertibile	2995/6/P	381(280)	46,9(460)	275	5,5	9,8	234
89.780	F-TYPE 3.0 V6 S aut. Convertibile	2995/6/P	381(280)	46,9(460)	275	4,9	8,6	203
95.930	F-TYPE 3.0 V6 S AWD Convertibile	2995/6/I	381(280)	46,9(460)	275	5,1	8,9	211
117.780	F-TYPE 5.0 V8 R Convertibile	5000/8/P	551(405)	69,3(680)	300	4,2	10,7	255
123.930	F-TYPE 5.0 V8 R AWD Convertibile	5000/8/I	551(405)	69,3(680)	300	4,1	11,3	269



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
----------------------------	--------------------	---	-----------------	-----------------	----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

**MADE IN  
ITALY**



**RENEGADE**

**JEEP**

Numero verde 02 - 45.28.10.01

[www.jeep-official.it](http://www.jeep-official.it)

► È la prima Jeep prodotta in Italia, nella fabbrica di Melfi, assieme alla "gemella" Fiat 500X  
► Due e quattro ruote motrici, cambio anche automatico a 9 rapporti

<b>RENEGADE</b>		Lungh. 424 - Largh. 181 - Alt. 167 Bagagliaio (351-1297)						
24.000	RENEGADE 1.4 MultiAir Longitude	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	181	10,9	6,0	140
25.600	RENEGADE 1.4 MultiAir Limited	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	181	10,9	6,0	140
25.800	RENEGADE 1.4 MultiAir 140cv S&S aut. Long.	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	181	11,0	5,9	137
27.400	RENEGADE 1.4 MultiAir 140cv S&S aut. Limited	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	181	11,0	5,9	137
31.000	RENEGADE 1.4 MultiAir 170cv S&S aut. 4WD Lim.	1368/4/A	170 (125)	25,5 (250)	196	8,8	6,9	160
20.800	RENEGADE 1.6 Sport	1598/4/A	110 (81)	15,5 (152)	170	11,8	6,1	141
22.500	RENEGADE 1.6 Longitude	1598/4/A	110 (81)	15,5 (152)	170	11,8	6,1	141
25.000	RENEGADE 1.6 Multijet Longitude	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	178	10,2	4,4	115
26.600	RENEGADE 1.6 Multijet Limited	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	178	10,2	4,4	115
25.100	RENEGADE 2.0 Multijet 120cv S&S 4WD Sport	1956/4/A	120 (88)	32,6 (320)	182	9,5	5,1	134
27.800	RENEGADE 2.0 Multijet 140cv 4WD Longit.	1956/4/A	140 (103)	35,7 (350)	182	9,5	5,1	134
29.400	RENEGADE 2.0 Multijet 140cv 4WD Limit.	1956/4/A	140 (103)	35,7 (350)	182	9,5	5,1	134
31.800	RENEGADE 2.0 Multijet 140cv aut. 4WD Limit.	1956/4/A	140 (103)	35,7 (350)	182	10,2	5,8	150
33.300	RENEGADE 2.0 Multijet 170cv aut. 4WD Trailh.	1956/4/A	170 (125)	35,7 (350)	196	8,9	5,9	151

<b>WRANGLER</b>		Lungh. 422 - Largh. 187 - Alt. 184 Bagagliaio (142-430)						
36.350	WRANGLER 2.8 CRD Sport 3p	2776/4/A	200 (147)	41,8 (410)	172	10,6	7,1	187
39.950	WRANGLER 2.8 CRD Sahara 3p	2776/4/A	200 (147)	41,8 (410)	172	10,6	7,1	187
37.550	WRANGLER 2.8 CRD automatica Sport 3p	2776/4/A	200 (147)	46,9 (460)	172	10,6	8,1	212
41.150	WRANGLER 2.8 CRD automatica Sahara 3p	2776/4/A	200 (147)	46,9 (460)	172	10,6	8,1	212
43.650	WRANGLER 2.8 CRD automatica X3p	2776/4/A	200 (147)	46,9 (460)	172	10,6	8,1	212
43.150	WRANGLER 2.8 CRD Sahara Unlimited 5p	2776/4/A	200 (147)	41,8 (410)	172	11,1	7,4	194
44.350	WRANGLER 2.8 CRD aut. Sahara Unlimited 5p	2776/4/A	200 (147)	46,9 (460)	172	10,7	8,3	217
46.850	WRANGLER 2.8 CRD aut. X Unlimited 5p	2776/4/A	200 (147)	46,9 (460)	172	10,7	8,3	217

<b>CHEROKEE</b>		Lungh. 462 - Largh. 186 - Alt. 171 Bagagliaio (412-1267)						
39.900	CHEROKEE 2.0 Mjt 140cv FWD Longitude	1956/4/A	140 (103)	35,7 (350)	187	10,9	5,3	139
41.900	CHEROKEE 2.0 Mjt 140cv 4WD Longitude	1956/4/A	140 (103)	35,7 (350)	189	12,0	5,6	147
45.900	CHEROKEE 2.2 Mjt 185cv aut. 4WD Longitude	2184/4/A	185 (136)	44,9 (440)	201	8,8	5,7	150
50.500	CHEROKEE 2.2 Mjt 200cv aut. 4WD Limited	2184/4/A	200 (147)	44,9 (440)	204	8,5	5,7	150

<b>GRAND CHEROKEE</b>		Lungh. 485 - Largh. 194 - Alt. 175 Bagagliaio (782-1554)						
91.320	GRAND CHEROKEE 6.4 V8 SRT	6417/8/A	468 (344)	63,6 (624)	257	5,0	14,0	327
56.520	GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Multijet 190cv Lar.	2987/6/A	190 (140)	44,9 (440)	202	8,2	7,5	198
64.020	GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Multijet 250cv Lim.	2987/6/A	250 (184)	58,1 (570)	202	8,2	7,5	198

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Compass 2.2 CRD Limited (8/2011) - Grand Cherokee 3.0 CRD Overland (10/2011) - Grand Cherokee 3.0 V6 Mjet II Summit (10/2013) **Fuori listino:** Cherokee 2.5 CRD (1/2002) - Cherokee 2.5 TD Country (5/1995) - Cherokee 4.0 Limited (175 Cv) (3/1990) - Cherokee 4.0 Limited Sp (1/1989) - Compass 2.0 CRD Limited (10/2007) - Grand Cherokee 2.5 TD (T) (5/1998) - Grand Cherokee 2.7 CRD Limited (3/2002) - Grand Cherokee 3.0 CRD Limited (11/2005) - Grand Cherokee 3.1 TD (7/1999) - Grand Cherokee 4.0 (8/1992) - Grand Cherokee 4.0 Laredo (10/1993) - Grand Cherokee 4.7 Overland (11/2002) - Grand Cherokee 4.7 V8 LX (10/2001) - Grand Cherokee 5.2 V8 (T) (11/1997) - Grand Cherokee 5.9 (5/1998) - Patriot 2.0 CRD Limited (9/2009) - Wrangler 2.5 Laredo (7/1990) - Wrangler 2.8 CRD Rubicon 3p (7/2007) - Wrangler 4.0 Laredo Hard Top (10/1993)

**KIA** Numero verde 848 - 58.25.88

[www.kia-auto.it](http://www.kia-auto.it)

<b>PICANTO</b>		Lungh. 360 - Largh. 160 - Alt. 148 Bagagliaio (200-870)						
10.500	PICANTO 1.0 City Limited 5p	998/4/A	69 (51)	9,7 (95)	153	14,4	4,2	99
11.800	PICANTO 1.0 EcoGPI City Limited 5p	998/4/A	69 (51)	9,7 (95)	153	14,4	5,7	93

<b>RIO</b>		Lungh. 405 - Largh. 172 - Alt. 146 Bagagliaio (288-923)						
12.600	RIO 1.2 CVT City 5p	1248/4/A	86 (63)	12,2 (120)	172	13,1	5,1	119
13.100	RIO 1.2 CVT Active 5p	1248/4/A	86 (63)	12,2 (120)	172	13,1	5,1	119
14.100	RIO 1.2 EcoGPI City 5p	1248/4/A	86 (63)	12,2 (120)	172	13,1	7,2	116
14.600	RIO 1.2 EcoGPI Active 5p	1248/4/A	86 (63)	12,2 (120)	172	13,1	7,2	116
14.600	RIO 1.1 CRDI Active 5p	1120/3/A	75 (55)	17,3 (170)	158	16,1	4,0	106

<b>CEE'D</b>		Lungh. 431 - Largh. 178 - Alt. 147 Bagagliaio (380-1318)						
20.000	CEE'D 1.0 T-GDI 99cv Cool	998/3/A	99 (73)	17,4 (171)	185	12,8	6,1	109
17.500	CEE'D 1.6 GDI Active	1591/4/A	135 (99)	16,8 (165)	195	9,9	6,6	119
19.500	CEE'D 1.6 GDI Cool	1591/4/A	135 (99)	16,8 (165)	195	9,9	6,6	119
20.000	CEE'D 1.6 CRDI 110cv Active	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	190	11,1	4,2	94
22.000	CEE'D 1.6 CRDI 110cv Cool	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	190	11,1	4,2	94

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
----------------------------	--------------------	---	-----------------	-----------------	----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

<b>CEE'D SPORTSWAGON</b>		Lungh. 451 - Largh. 178 - Alt. 148 Bagagliaio (528-1642)						
20.900	CEE'D SW 1.0 T-GDI 99cv Cool	998/3/A	99 (73)	17,4 (171)	182	13,1	6,3	117
18.400	CEE'D SW 1.6 GDI Active	1591/4/A	135 (99)	16,7 (164)	192	10,2	7,4	131
20.400	CEE'D SW 1.6 GDI Cool	1591/4/A	135 (99)	16,7 (164)	192	10,2	7,4	131
20.900	CEE'D SW 1.6 CRDI 110cv Active	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	188	11,5	4,4	102
22.900	CEE'D SW 1.6 CRDI 110cv Cool	1582/4/A	110 (81)	28,5 (280)	188	11,5	4,4	102
24.900	CEE'D SW 1.6 CRDI 136cv Cool	1582/4/A	136 (100)	28,5 (280)	194	10,5	4,4	102

<b>VENGA</b>		Lungh. 407 - Largh. 177 - Alt. 160 Bagagliaio (440-1486)						
15.600	VENGA 1.4 CVT Active	1396/4/A	90 (66)	14,0 (137)	168	12,9	6,0	140
17.600	VENGA 1.4 EcoGPI Active	1396/4/A	90 (66)	14,0 (137)	168	12,9	8,5	137
17.600	VENGA 1.4 CRDI 90cv Active	1396/4/A	90 (66)	22,4 (220)	167	14,5	4,5	119

<b>SOUL</b>		Lungh. 414 - Largh. 180 - Alt. 161 Bagagliaio (354-1367)						
19.000	SOUL 1.6 GDI Your Soul	1591/4/A	132 (97)	16,4 (161)	185	11,0	7,3	170
21.500	SOUL 1.6 EcoGPI+ Your Soul	1591/4/A	132 (97)	15,7 (154)	185	11,0	8,8	142
21.500	SOUL 1.6 CRDI Your Soul	1582/4/A	128 (94)	26,5 (260)	180	11,2	5,0	132

<b>CARENS</b>		Lungh. 453 - Largh. 181 - Alt. 161 Bagagliaio (536-1649)						
21.400	CARENS 1.6 GDI Class	1591/4/A	135 (99)	16,8 (165)	185	11,3	6,5	150
23.400	CARENS 1.7 CRDI 116cv Class	1685/4/A	116 (85)	26,5 (260)	181	13,0	8,8	125
25.400	CARENS 1.7 CRDI 141cv aut. Class	1685/4/A	141 (104)	33,6 (330)	191	10,4	5,2	135

<b>SPORTAGE</b>		Lungh. 444 - Largh. 186 - Alt. 164 Bagagliaio (465-1353)						
20.600	SPORTAGE 1.6 GDI 2WD Active	1591/4/A	135 (99)	16,8 (165)	178	11,5	6,8	158
23.100	SPORTAGE 1.6 GDI EcoGPI 2WD Active	1591/4/A	135 (99)	17,0 (167)	178	11,5	8,8	140
23.100	SPORTAGE 1.7 CRDI 2WD Active	1685/4/A	116 (85)	26,5 (260)	173	12,3	5,3	139

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Picanto 1.0 Trendy (8/2011) - Rio 1.2 EX Plus (12/2011) - Sorento 2.2 CRDI Active Class (2/2010) - Soul (8/2014) - Soul 1.6 CRDI Cool (5/2009) - Sportage 2.0 CRDI VGT AWD Class (12/2010) - Venga 1.4 CRDI 90 Cv EX (4/2010) **Fuori listino:** Carens 1.8 16v LS Top (7/2001) - Carens 2.0 CRDI (11/2002) - Carens 2.0 CRDI VGT EX Harmony (1/2007) - Carnival 2.9 16v CRDI VGT (8/2006) - Carnival 2.9 TDI 16v Top (T) (8/2002) - Cee'd 1.6 CRDI VGT EX (4/2007) - Cee'd Sporty Wagon 1.6 CRDI VGT TX (12/2007) - Cerato 1.5 CRDI Life (7/2005) - Clarus 1.8 16v Wagon Top (T) (2/1999) - Clarus 2.0 16v GLX (10/1997) - Joyce 2.0 16v Top (4/2001) - Opirus (2/2004) - Picanto 1.1 CRDI Spicy (2/2006) - Picanto 1.1 EX Spicy (6/2004) - Picanto 1.1 Trendy (5/2008) - Rio 1.3 (6/2001) - Rio 1.3 LS Top (3/2003) - Rio 1.3 Sedan RS Comfort 4p (10/2003) - Rio 1.5 CRDI EX Challenge (12/2005) - Sephia 1.6 GTX (12/1994) - Shuma (8/1998) - Sorento 2.5 16v CRDI (3/2006) - Sorento 2.5 16v CRDI VGT Active Class (11/2008) - Sorento 2.5 CRDI EX Top (9/2002) - Sportage 2.0 16v EcoSurv 2WD Active (2/2009) - Sportage 2.0 CRDI Active Class (4/2005) - Sportage 2.0 CRDI VGT Active Class (7/2006) - Sportage 2.0 TDI 4x4 Top (8/1999)

**LAMBORGHINI** Numero verde 848 - 58.25.88 [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)

<b>HURACAN</b>		Lungh. 446 - Largh. 192 - Alt. 117 Bagagliaio (--)						
206.790	HURACAN LP 610-4	5204/10/A	611 (449)	57,1 (560)	325	3,2	12,5	290

<b>AVENTADOR</b>		Lungh. 478 - Largh. 203 - Alt. 114 Bagagliaio (--)						
329.400	AVENTADOR LP 700-4	6498/12/A	700 (515)	70,3 (690)	350	2,9	16,0	370
366.000	AVENTADOR LP 700-4 Roadster	6498/12/A	700 (515)	70,3 (690)	350	3,0	16,0	370
399.172	AVENTADOR LP 750-4 Supervelocce	6498/12/A	751 (552)	70,3 (690)	350	2,8	16,0	370
435.772	AVENTADOR LP 750-4 Supervelocce Roadster	6498/12/A	751 (552)	70,3 (690)	350	2,8	16,0	370

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Aventador LP 700-4 (4/2012) **Fuori listino:** Diablo Roadster (TC) (10/1997) - Diablo SV '98 530 Cv (T) (1/1998) - Diablo VT (3/1994) - Gallardo (1/2004) - Gallardo LP 560-4 e-gear (9/2008) - Gallardo LP 570-4 Superleggera (9/2010) - Gallardo Special Edition (12/2005) - Gallardo Spyder LP 560-4 e-gear (8/2009) - Gallardo Superleggera (7/2007) - LM 002 (12/1986) - Murcielago (3/2002) - Murcielago LP 640-4 (12/2008) - Murcielago LP 670-4 SV (12/2009)

**CITY CAR  
GLAMOUR**



**YPSILON**

**LANCIA** Numero verde 00 800 - 52.62.42.00 [www.lancia.it](http://www.lancia.it)

YPSILON		Lungh. 384 - Largh. 168 - Alt. 152 Bagagliaio (245-)						
15.500	YPSILON 0.9 Twinair S&S DFN Silver	875/2/A	84 (62)	14,8 (145)	176	12,2	4,1	97
17.100	YPSILON 0.9 Twinair S&S DFN Gold	875/2/A	84 (62)	14,8 (145)	176	12,2	4,1	97
13.200	YPSILON 1.2 S&S Silver	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	163	14,5	5,2	120
14.800	YPSILON 1.2 S&S Gold	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	163	14,5	5,2	120
14.700	YPSILON 1.2 Ecochic Gpl Silver	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	163	15,0	6,8	110
16.300	YPSILON 1.2 Ecochic Gpl Gold	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	163	15,0	6,8	110



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
16.700	YPSILON 0.9 Twinair Ecochic met. Silver	875/2/A	80(59)	14,3(140)	169	13,1	4,8	86
18.300	YPSILON 0.9 Twinair Ecochic met. Gold	875/2/A	80(59)	14,3(140)	169	13,1	4,8	86
15.700	YPSILON 1.3 Multijet S&S Silver	1248/4/A	95(70)	20,4(200)	183	11,4	3,8	99
17.300	YPSILON 1.3 Multijet S&S Gold	1248/4/A	95(70)	20,4(200)	183	11,4	3,8	99

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Delta 1.6 Multijet Platino (8/2008) - Flavia (10/2012) - Thema MJet 239 Cv Executive (1/2012) - Voyager 2.5 Gold (2/2012) - Ypsilon 5p TwinAir Platinum (8/2011) - Ypsilon Multijet 90 Cv DFN (2/2007) - **Fuori listino:** Dedra 1.6 (1/1992) - Dedra 1.6 (8/1993) - Dedra 1.6 LE (3/1995) - Dedra 1.8 (4/1990) - Dedra 1.8 (4/1994) - Dedra 1.8 SW (11/1994) - Dedra 2.0 IE (8/1989) - Dedra 2.0 IE Automatic (8/1992) - Dedra 2.0 IE HF Turbo (9/1993) - Dedra 2.0 IE LS (4/1993) - Dedra 2.0 IE Turbo (10/1991) - Dedra 2.0 Integrato (10/1993) - Dedra 2.0 IE Automatica (6/1993) - Dedra 2.0 TD LE (11/1993) - Dedra 2.0 Turbo DS (5/1991) - Dedra 2.0 Turbo Integrato (1/1991) - Dedra 2.0 Turbodiesel (5/1992) - Dedra Turbo (2/1991) - Delta 1.6 LE (7/1993) - Delta 1.6 LE (3/1994) - Delta 1.8 LE (5/1993) - Delta 1.8 Turbo-Jet Sportronic Platino (8/2009) - Delta 2.0 HPE HF (1/1996) - Delta 2.0 LS (7/1993) - Delta 2.0 Multijet Twinturbo Dpf Platino (4/2009) - Delta HF Integrato (200 Cv) (11/1989) - Delta HF Integrato (200 Cv) (3/1992) - Delta HF Integrato (215 Cv) (8/1993) - Delta HF Integrato (215 Cv) (3/1993) - Delta HF Integrato Gialla (1/1994) - Delta HF LS (11/1993) - Delta HF Turbo (143 Cv) (12/1990) - Delta HF Turbo (143 Cv) (7/1991) - Delta HF Turbo Europa (135 Cv) (6/1992) - Delta HPE 2.0 (9/1995) - Delta HPE td (10/1995) - Delta TD LE (9/1994) - K 2.0 LE (2/1995) - K 2.0 LS SW (9/1996) - K 2.0 T (1/1999) - K 2.4 TD LS (6/1995) - K 2.0 Turbo LX (11/1995) - K 3.0 V6 LX (10/1996) - K Coupé 3.0 V6 24v (6/1997) - Lybra 2.0 LX (9/1999) - Lybra 2.0 LX (TC) (11/1999) - Musa 1.9 JTD Multijet Oro (2/2005) - Musa 1.9 Multijet Oro (9/2004) - Phedra 2.2 JTD (8/2002) - Prisma 4WD (6/1987) - Thema 2.0 16v LS SW (1/1993) - Thema 2.0 IE 16v (1/1989) - Thema 2.0 IE Turbo 16v SW (7/1992) - Thema 2.0 Turbo 16v SW (4/1991) - Thema 2.5 TDS Automatica (12/1989) - Thema 2.5 Turbo D (5/1986) - Thema 3.0 V6 LX (2/1994) - Thema 8.32 (5/1988) - Thema 8.32 (215 Cv) (8/1990) - Thema Turbo 16v LX (12/1991) - Thesis 2.0 Turbo (8/2002) - Thesis 2.4 (5/2003) - Thesis 2.4 JTD (7/2002) - Thesis 2.4 JTD 20v (11/2003) - Y 1.2 16v (11/2000) - Y 1.2 16v Elefantino Rosso (7/3/1999) - Y 1.2 LS (1/1996) - Y 1.2 LS Automatica (7/1996) - Y 1.4 LX (11/1996) - Y Elefantino Blu (7/1997) - Ypsilon 1.3 Multijet (9/2003) - Ypsilon 1.4 16v (8/2003) - Ypsilon Multijet DFN (6/2004) - Ypsilon Sport Multijet Mom Design 105 Cv (11/2007) - Z Turbo (1/1995)

## LAND ROVER Numero verde 800 - 90.44.00 [www.landrover.it](http://www.landrover.it)

DISCOVERY SPORT	Lungh. 459 - Largh. 217 - Alt. 172 Bagagliaio (-)
40.200 DISCOVERY SPORT 2.0 Si4S	1999/4/1 241(177) 34,7(340) 199 8,2 8,0 191
44.700 DISCOVERY SPORT 2.0 Si4 SE	1999/4/1 241(177) 34,7(340) 199 8,2 8,0 191
35.600 DISCOVERY SPORT 2.2 TD4S	2179/4/1 150(110) 38,7(380) 180 11,7 5,7 149
40.100 DISCOVERY SPORT 2.2 TD4 SE	2179/4/1 150(110) 38,7(380) 180 11,7 5,7 149
37.800 DISCOVERY SPORT 2.2 SD4S	2179/4/1 190(140) 42,8(420) 188 10,4 6,0 159
42.300 DISCOVERY SPORT 2.2 SD4 SE	2179/4/1 190(140) 42,8(420) 188 10,4 6,0 159

DISCOVERY	Lungh. 483 - Largh. 192 - Alt. 189 Bagagliaio (1260-2476)
45.270 DISCOVERY 43.0 TDV6	2993/6/1 211(155) 53,0(520) 180 10,7 8,5 224
47.990 DISCOVERY 43.0 TDV6 S	2993/6/1 211(155) 53,0(520) 180 10,7 8,5 224
55.160 DISCOVERY 43.0 SDV6 SE	2993/6/1 256(188) 61,2(600) 180 9,3 8,8 230

RANGE ROVER EVOQUE	Lungh. 437 - Largh. 197 - Alt. 164 Bagagliaio (5745-1545)
37.600 RANGE ROVER EVOQUE 2.0 TD4 150cv Pure Sp	1999/4/1 150(110) 38,7(380) 182 10,8 4,8 125
41.500 RANGE ROVER EVOQUE 2.0 TD4 150cv SE5p	1999/4/1 150(110) 38,7(380) 182 10,8 4,8 125
40.600 RANGE ROVER EVOQUE 2.0 TD4 180cv Pure Sp	1999/4/1 180(132) 43,8(430) 200 10,0 4,8 125
44.500 RANGE ROVER EVOQUE 2.0 TD4 180cv SE5p	1999/4/1 180(132) 43,8(430) 200 10,0 4,8 125

RANGE ROVER SPORT	Lungh. 485 - Largh. 198 - Alt. 178 Bagagliaio (784-1761)
91.700 RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 S/CHSE Dynamic	5000/8/1 510(375) 63,7(625) 225 5,3 12,8 298
127.900 RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 S/C R	5000/8/1 551(405) 69,3(680) 260 4,7 12,8 298
67.600 RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 SE	2993/6/1 249(183) 61,2(600) 210 7,6 6,9 182
74.300 RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 HSE	2993/6/1 249(183) 61,2(600) 210 7,6 6,9 182
73.400 RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 SE	2993/6/1 306(225) 71,4(700) 210 7,2 7,0 185
79.200 RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HSE	2993/6/1 306(225) 71,4(700) 210 7,2 7,0 185

RANGE ROVER	Lungh. 500 - Largh. 198 - Alt. 184 Bagagliaio (550-2030)
94.500 RANGE ROVER 3.0 TDV6 HSE	2993/6/1 249(183) 61,2(600) 210 7,9 7,5 196
104.800 RANGE ROVER 3.0 TDV6 Vogue	2993/6/1 249(183) 61,2(600) 210 7,9 7,5 196
110.500 RANGE ROVER 3.0 TDV6 LWB Vogue	2993/6/1 249(183) 61,2(600) 210 8,3 7,5 196
113.400 RANGE ROVER 4.4 SDV8 Vogue	4367/8/1 340(250) 75,4(740) 218 6,9 8,7 229
119.200 RANGE ROVER 4.4 SDV8 LWB Vogue	4367/8/1 340(250) 75,4(740) 218 7,2 8,7 229
119.800 RANGE ROVER 5.0 V8 S/C Vogue	5000/8/1 510(375) 63,7(625) 225 5,4 12,8 299
125.600 RANGE ROVER 5.0 V8 S/C LWB Vogue	5000/8/1 510(375) 63,7(625) 225 5,8 12,8 299
133.000 RANGE ROVER 3.0 SDV6 Hybrid Autobiogr.	2993/6/1 340(250) 71,4(700) 218 6,9 6,4 169
138.500 RANGE ROVER 3.0 SDV6 Hybrid LWB Autobiogr.	2993/6/1 340(250) 71,4(700) 218 6,9 6,4 169

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Freelander 2.2 SD4 HSE Aut (4/2011) - Freelander 2.2 TD4-e XS (9/2009) - Freelander 2.0 d4 SE (4/2013) - Range Rover 3.0 TD V6 Autobiography (1/2013) - Range Rover Evoque 2.2 SD4 Aut. (4/2014) - Range Rover Sport 3.0 SDV6 HSE (2/2012) - Range Rover Sport 3.0 TD V6 249 Cv HSE (10/2013) - **Fuori listino:** Defender 90 2.4 TD4 SW (9/2007) - Defender 90 TDI Hard Top (1/1992) - Discovery 2.0 16v (10/1993) - Discovery 2.5 TD (2/1997) - Discovery 2.5 TD (8/2002) - Discovery S (1/1990) - Discovery TDI S Sp (2/1991) - Discovery 3.2 TD V6 HSE Aut. (2/2005) - Discovery 4.3 TDV6 Dpf SE. (11/2009) - Freelander 1.8 3p (TC) (5/1999) - Freelander 2.0 TD4 Sport (12/2003) - Freelander 2.0 Xe Di (7/1998) - Freelander Sport High Power SW (6/2005) - Freelander TD4

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>Hardback (2/2001) - Freelander 2.2 TD4 HSE Aut (10/2007) - Freelander 2.2 TD4 SE (3/2007) - Range Rover 2.4 Turbo D (9/1986) - Range Rover 2.5 TD (5/1995) - Range Rover 3.0 TD Vogue (5/2002) - Range Rover 3.6 TD V8 Vogue (12/2006) - Range Rover 4.0 Vogue SE (182 Cv) (3/1990) - Range Rover 4.6 HSE V8 Automatica (1/1996) - Range Rover Evoque 2.2 SD 4 (10/2011) - Range Rover Limited (10/1991) - Range Rover Sport 2.7 TD HSE (7/2005) - Range Rover Sport 3.0 TD V6 HSE (1/2010) - Range Rover Sport 3.6 TD V8 HSE (5/2007) - Range Rover Sport 3.6 TD V8 HSE (4/2008) - Range Rover Sport Supercharged (12/2005) - Range Rover V8 Fuel Injection (9/1986) - Range Rover Vogue LSE (10/1993) - Range Rover Vogue TD (106 Cv) (4/1989) - Range Rover Vogue TD (121 Cv) (10/1990)</b>								

## LEXUS Numero verde 800 - 01.81.20 [www.lexus.it](http://www.lexus.it)

CT	Lungh. 432 - Largh. 177 - Alt. 143 Bagagliaio (275-985)
27.700 CT Hybrid	1798/4/A 136(100) 14,5(142) 180 10,3 3,7 87
IS	Lungh. 459 - Largh. 180 - Alt. 143 Bagagliaio (398--)
38.200 IS Hybrid	2494/4/P 223(164) 22,5(221) 200 8,3 4,3 99
NX	Lungh. 463 - Largh. 187 - Alt. 165 Bagagliaio (555--)
39.800 NX Hybrid 2WD	2494/4/A 197(145) 21,0(206) 180 9,2 5,1 117
42.500 NX Hybrid 2WD Executive	2494/4/A 197(145) 21,0(206) 180 9,2 5,1 117
44.500 NX Hybrid AWD Executive	2494/4/P 197(145) 21,0(206) 180 9,2 5,3 123
RX	Lungh. 477 - Largh. 189 - Alt. 169 Bagagliaio (496-1570)
69.000 RX 450h Executive	3456/6/P 299(220) 32,3(317) 200 7,8 6,3 145

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Ct 200h (5/2014) - **Fuori listino:** GS 300 (4/1994) - GS 300 (1/2000) - GS 300 (8/1998) - GS 300 Ambassador (9/2005) - GS 450h (8/2006) - IS 200 (6/1999) - IS 200 Wagon Plus (1/2003) - IS 220 d Sport (1/2007) - IS-F (6/2008) - LS 400 (11/1993) - LS 400 (9/1995) - LS 400 Ambassador (2/2004) - RX 300 (0/2001) - RX 300 (7/2001) - RX 300 Ambassador (7/2003) - RX 400h Ambassador (8/2005) - RX 450h Hi-Tec (11/2009) - SC 430 (1/2002)

## TURBODIESEL



► E' la prima vettura del Tridente equipaggiata con motore turbodiesel  
► Trazione posteriore o integrale, cambio automatico a 8 marce

## GHIBLI

## MASERATI Numero verde 800 - 00.80.08 [www.maserati.it](http://www.maserati.it)

GHIBLI	Lungh. 497 - Largh. 195 - Alt. 146 Bagagliaio (500--)
69.703 GHIBLI	2979/6/P 330(243) 51,0(500) 283 5,6 9,6 223
82.635 GHIBLI S	2979/6/P 409(301) 56,1(550) 285 5,0 10,4 242
85.685 GHIBLI S Q4	2979/6/P 409(301) 56,1(550) 284 4,8 10,5 246
67.751 GHIBLI Diesel	2987/6/P 250(184) 58,1(570) 240 6,7 6,0 158

QUATTROPORTE	Lungh. 526 - Largh. 195 - Alt. 148 Bagagliaio (530--)
111.549 QUATTROPORTE S Q4	2979/6/P 411(302) 56,1(550) 283 4,9 10,5 246
151.199 QUATTROPORTE GTS	3798/8/P 530(390) 66,3(650) 307 4,7 11,9 278
98.373 QUATTROPORTE Diesel	2987/6/P 250(184) 61,2(600) 240 6,8 6,2 163

GRANTURISMO	Lungh. 488 - Largh. 185 - Alt. 135 Bagagliaio (260--)
117.466 GRANTURISMO	4244/8/P 411(302) 46,9(460) 285 5,2 14,3 330
127.868 GRANTURISMO Sport automatica	4691/8/P 460(338) 53,0(520) 298 4,8 14,3 331
157.299 GRANTURISMO MC Stradale	4691/8/P 460(338) 53,0(520) 303 4,5 14,4 337

GRANCABRIO	Lungh. 488 - Largh. 192 - Alt. 135 Bagagliaio (173--)
137.250 GRANCABRIO	4691/8/P 439(323) 49,9(490) 283 5,3 14,5 337
144.570 GRANCABRIO Sport automatica	4691/8/P 450(331) 52,0(510) 285 5,2 14,5 337
156.079 GRANCABRIO MC	4691/8/P 460(338) 52,0(510) 289 4,9 14,5 337

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Ghibli (1/2014) - GranCabrio (6/2010) - GranTurismo MC Stradale (7/2011) - GranTurismo S (11/2008) - Quattroporte 3.0 S Q4 (10/2013) - **Fuori listino:** 3200 GT (2/2001) - 4.24v (4/1991) - Coupé 4.2 (7/2002) - Ghibli (4/1993) - Ghibli (6/1994) - Ghibli Cup (5/1996) - GranSport 4.2 (4/2005) - GranTurismo (12/2007) - Quattroporte 2.0 (12/1995) - Quattroporte 3.2 V8 (9/1996) - Quattroporte 4.2 (5/2004) - Quattroporte 4.2 (9/2004) - Quattroporte Automatica (6/2007) - Quattroporte S (3/2009) - Quattroporte Sport GT (11/2006) - Shamal (5/1994) - Spyder (5/2002)

## MAZDA Numero verde 800 - 16.61.15 [www.mazda.it](http://www.mazda.it)

MAZDA2	Lungh. 406 - Largh. 170 - Alt. 150 Bagagliaio (280-950)
13.900 MAZDA2 1.5 Skyactive-G 75cv Essence	1496/4/A 75(55) 13,8(135) 171 12,1 4,7 110
14.600 MAZDA2 1.5 Skyactive-G 75cv Evolve	1496/4/A 75(55) 13,8(135) 171 12,1 4,7 110
15.150 MAZDA2 1.5 Skyactive-G 90cv Evolve	1496/4/A 90(66) 15,1(148) 183 9,4 4,5 105
17.800 MAZDA2 1.5 Skyactive-G 90cv Exceed	1496/4/A 90(66) 15,1(148) 183 9,4 4,5 105

MAZDA3	Lungh. 447 - Largh. 180 - Alt. 145 Bagagliaio (364-1263)
17.800 MAZDA3 1.5 Skyactive-G Essence	1496/4/A 101(74) 15,3(150) 182 10,8 5,1 119



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
20.200	MAZDA3 1.5 Skyactiv-G Evolve	1496/4/A	101 (74)	15,3 (150)	182	10,8	5,1	119
23.700	MAZDA3 2.0 Skyactiv-G Exceed	1998/4/A	165 (121)	21,4 (210)	210	8,2	5,8	135
24.400	MAZDA3 2.2 Skyactiv-D Evolve	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	210	8,1	4,1	107
26.300	MAZDA3 2.2 Skyactiv-D Exceed	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	210	8,1	4,1	107

### MAZDA6

Lungh. 487 - Largh. 184 - Alt. 145 Bagagliaio (489--)

28.300	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Essence	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	211	9,1	3,9	104
30.900	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Evolve	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	211	9,1	3,9	104
35.950	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 175cv aut. Exceed	2191/4/A	175 (129)	42,8 (420)	216	8,4	4,8	127

### MAZDA6 WAGON

Lungh. 481 - Largh. 184 - Alt. 148 Bagagliaio (522-1664)

28.300	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Essence Wag.	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	210	9,3	4,2	110
30.900	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Evolve Wag.	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	211	9,1	3,9	104
35.950	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 175cv aut. Exc. Wag.	2191/4/A	175 (129)	42,8 (420)	216	8,6	4,9	129

### CX-3

Lungh. 428 - Largh. 173 - Alt. 154 Bagagliaio (350-1260)

18.800	CX-32.0 Skyactiv-G 2WD Essence	1998/4/A	120 (88)	20,8 (204)	192	9,0	5,9	137
20.300	CX-32.0 Skyactiv-G 2WD Evolve	1998/4/A	120 (88)	20,8 (204)	192	9,0	5,9	137
24.750	CX-32.0 Skyactiv-G 4WD Exceed	1998/4/A	150 (110)	20,8 (204)	200	8,7	6,4	150
21.900	CX-31.5 Skyactiv-D 2WD Evolve	1499/4/A	105 (77)	27,5 (270)	177	10,1	4,0	105
24.750	CX-31.5 Skyactiv-D 2WD Exceed	1499/4/A	105 (77)	27,5 (270)	177	10,1	4,0	105
26.750	CX-31.5 Skyactiv-D 4WD Exceed	1499/4/A	105 (77)	27,5 (270)	173	10,5	4,7	123

### CX-5

Lungh. 456 - Largh. 184 - Alt. 167 Bagagliaio (503-1620)

28.900	CX-52.2 Skyactiv-G AWD Evolve	1998/4/A	160 (118)	21,2 (208)	197	10,5	6,0	155
23.850	CX-52.2 Skyactiv-G Essence	1998/4/A	165 (121)	21,4 (210)	200	9,2	6,0	139
26.900	CX-52.2 Skyactiv-G Evolve	1998/4/A	165 (121)	21,4 (210)	200	9,2	6,0	139
28.900	CX-52.2 Skyactiv-D Essence	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	202	9,2	4,6	119
25.850	CX-52.2 Skyactiv-D Evolve	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	202	9,2	4,6	119
30.900	CX-52.2 Skyactiv-D AWD Evolve	2191/4/A	150 (110)	38,7 (380)	197	9,4	5,2	136

### MX-5

Lungh. 392 - Largh. 174 - Alt. 123 Bagagliaio (130--)

25.300	MX-5 1.5 Skyactiv-G Evolve	1496/4/P	131 (96)	15,3 (150)	204	8,3	6,0	139
27.700	MX-5 1.5 Skyactiv-G Exceed	1496/4/P	131 (96)	15,3 (150)	204	8,3	6,0	139
29.950	MX-5 2.0 Skyactiv-G	1998/4/P	160 (118)	20,4 (200)	214	7,3	6,6	154

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: 2.1.3 86 Cv Fun (12/2007) - 2.1.3 Sporty 5p (6/2011) - 3.2.2L Skyactiv-D Aut. Exceed (2/2014) - CX-5 2.2 Skyactiv-D Exceed Aut (7/2012) - MX-5 2.0 16v High (2/2006) - MX-5 2.0 16v Roadster Coupé Aut. Fire (10/2009) - MX-5 2.0 16v Roadster Coupé Fire (6/2010) - MX-5 2.0 16v Roadster Coupé High (3/2007) - Fuori listino: 121 1.3 16v LX Cabrio Top (7/1993) - 121 1.3 LX Cabrio Top (10/1989) - 121 16v (3/1995) - 323 1.3 GLX 3p (2/1993) - 323 4WD GT-R (1/1993) - 323 F 1.8 GT 16v 5p (6/1992) - 323 F TDS GLX Exclusive (10/1999) - 323 Lantis (10/1996) - 323 Lantis 2.0 V6 (8/1997) - 6.2 0.16v (2/2003) - 6.2 0.16v Wagon Luxury (7/2008) - 6.2 0.16v TD Wagon (1/2003) - 626 1.8 SW (5/1998) - 626 2.0 GT (12/1989) - 626 2.0i GLX (9/1992) - 626 SW TD (12/1998) - 626 SW TD GLX (TC) (11/1999) - Demio 1.3 16v GLX 75 (3/1999) - Demio 1.5 (8/2000) - Mazda2 1.2 (5/2003) - Mazda2 1.4 TD Club (2/2004) - Mazda3 1.6 16v Touring (1/2004) - Mazda3 1.6 TD Advanced (3/2012) - Mazda3 1.6 TD Touring (11/2004) - Mazda3 2.0 MZR-CD Energy (8/2007) - Mazda3 2.2 MZR-CD 150 Cv Advanced (9/2009) - Mazda5 1.8 Mzr Speed (10/2005) - MX-3 (1/1992) - MX-5 1.6 (7/1998) - MX-5 1.6 16v (10/1995) - MX-5 1.6 Starry Blu (5/2002) - MX-5 1.8 (8/1994) - MX-5 1.8 (7/1995) - MX-5 1.8 (7/1998) - MX-5 V Special (8/1991) - Premacy TD Touring (4/2000) - RX-7 (9/1994) - RX-7 Coupé (200 Cv) (1/1991) - RX-8 (12/2003) - Xedos 6 (2/1995) - Xedos 9 (8/1996)

**MCLAREN** Numero verde 800 - 16.61.15 [www.milan.mclaren.com](http://www.milan.mclaren.com)

### 12C COUPE

Lungh. 451 - Largh. 191 - Alt. 120 Bagagliaio (-)

212.200	12C coupe	3799/8/P	626 (460)	61,2 (600)	328	3,1	11,7	279
---------	-----------	----------	-----------	------------	-----	-----	------	-----

### 12C SPIDER

Lungh. 451 - Largh. 191 - Alt. 120 Bagagliaio (-)

235.600	12C spider	3799/8/P	626 (460)	61,2 (600)	328	3,1	11,7	279
---------	------------	----------	-----------	------------	-----	-----	------	-----

### MEDIA GRANDE



GLC

➤ Erede della GLK, è cresciuta in lunghezza (+13 cm) e passo (+11,8 cm) a beneficio dell'abitabilità  
➤ I motori a benzina e td vantano, rispetto alle precedenti unità, consumi ridotti fino al 19%

**MERCEDES-BENZ** Numero verde 800-77.44.11 [www.mercedes-benz.it](http://www.mercedes-benz.it)

### A

Lungh. 430 - Largh. 178 - Alt. 143 Bagagliaio (341-1157)

23.880	A 160 Executive	1595/4/A	102 (75)	18,3 (180)	190	10,6	5,4	124
25.100	A 180 Executive	1595/4/A	122 (90)	20,4 (200)	202	8,9	5,5	127
28.240	A 200 Executive	1595/4/A	156 (115)	25,5 (250)	224	8,1	5,5	128
32.970	A 220 Automatic 4Matic Executive	1991/4/A	184 (135)	30,6 (300)	228	7,4	6,3	148
31.360	A 250 Executive	1991/4/A	211 (155)	35,7 (350)	240	6,5	6,6	151
34.900	A 250 Automatic 4Matic Executive	1991/4/A	211 (155)	35,7 (350)	240	6,4	6,5	152
47.636	A 45 AMG Automatic 4Matic	1991/4/A	381 (280)	48,4 (475)	250	4,2	6,9	162

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
24.480	A 160d Executive	1461/4/A	90 (66)	24,5 (240)	180	13,6	3,7	98
26.714	A 160d Automatic Executive	1461/4/A	90 (66)	24,5 (240)	190	10,4	3,7	98
25.100	A 180d Executive	1461/4/A	109 (80)	25,5 (260)	190	11,3	3,7	98
27.340	A 180d Automatic Executive	1461/4/A	109 (80)	25,5 (260)	190	11,3	3,7	98
28.190	A 200d Executive	2143/4/A	136 (100)	30,6 (300)	210	9,3	4,1	106
30.430	A 200d Automatic Executive	2143/4/A	136 (100)	30,6 (300)	210	8,8	3,8	99
31.130	A 200d Automatic 4Matic Executive	2143/4/A	136 (100)	30,6 (300)	210	8,8	4,6	121
32.760	A 220d Automatic Executive	2143/4/A	177 (130)	35,7 (350)	224	7,5	4,0	104
37.980	A 220d Automatic 4Matic Executive	2143/4/A	177 (130)	35,7 (350)	220	7,5	4,6	121

### B

Lungh. 436 - Largh. 179 - Alt. 156 Bagagliaio (486-1545)

24.410	B 180 Executive	1595/4/A	122 (90)	20,4 (200)	200	9,2	5,6	129
26.990	B 200 Executive	1595/4/A	156 (115)	25,5 (250)	220	8,6	5,6	130
31.710	B 220 Automatic 4Matic Executive	1991/4/A	184 (135)	30,6 (300)	225	7,5	6,5	151
35.100	B 250 Automatic Executive	1991/4/A	211 (155)	35,7 (350)	240	6,8	6,1	141
37.357	B 250 Aut. 4Matic Executive	1991/4/A	211 (155)	35,7 (350)	235	6,7	6,6	154
30.010	B 200 Natural Gas Drive Executive	1991/4/A	156 (115)	27,5 (270)	200	9,2	4,3	117
25.410	B 160 CDI Executive	1461/4/A	90 (66)	24,5 (240)	180	14,0	4,1	108
27.630	B 160 CDI Automatic Executive	1461/4/A	90 (66)	24,5 (240)	180	14,3	4,0	104
26.390	B 180 CDI Executive	1461/4/A	109 (80)	25,5 (260)	190	11,6	4,1	108
28.610	B 180 CDI Automatic Executive	1461/4/A	109 (80)	25,5 (260)	190	11,9	4,1	104
29.250	B 200 CDI Executive	1796/4/A	136 (100)	30,6 (300)	210	9,9	4,3	111
31.470	B 200 CDI Automatic Executive	2143/4/A	136 (100)	30,6 (300)	210	9,8	4,0	104
33.730	B 200 CDI Aut. 4Matic Executive	2143/4/A	136 (100)	30,6 (300)	207	9,8	5,0	130
37.090	B 220 CDI Automatic Executive	2143/4/A	177 (130)	35,7 (350)	224	8,3	4,1	107
39.350	B 220 CDI Aut. 4Matic Executive	2143/4/A	177 (130)	35,7 (350)	220	8,3	5,0	130
41.403	B Electric Drive Executive	-/A	180 (132)	34,7 (340)	160	7,9	-	-

### C BERLINA

Lungh. 469 - Largh. 181 - Alt. 144 Bagagliaio (480--)

36.012	C 180 Executive	1595/4/P	156 (115)	25,5 (250)	225	8,2	5,0	116
38.943	C 200 Executive	1991/4/P	184 (135)	30,6 (300)	237	7,5	5,3	123
43.578	C 250 Automatic Executive	1991/4/P	211 (155)	35,7 (350)	250	6,6	5,3	123
81.700	C 63 AMG	3982/8/P	476 (350)	66,3 (650)	250	4,1	8,2	192
34.819	C 180 BlueTEC Executive	1598/4/P	116 (85)	28,5 (280)	205	11,1	3,8	99
37.381	C 180 BlueTEC Aut. Executive	1598/4/P	116 (85)	28,5 (280)	204	11,6	4,2	109
37.248	C 200 BlueTEC Executive	1598/4/P	136 (100)	30,6 (300)	218	9,7	3,8	99
39.810	C 200 BlueTEC Aut. Executive	1598/4/P	136 (100)	30,6 (300)	216	10,2	4,2	109
40.020	C 220 BlueTEC Executive	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	234	8,1	4,0	103
42.582	C 220 BlueTEC Automatic Executive	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	233	7,8	4,3	109
45.690	C 250 BlueTEC Executive	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	247	6,6	4,3	109
48.500	C 250 BlueTEC Aut. 4Matic Executive	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	240	6,9	4,8	129
48.557	C 300 BlueTEC Hybrid Aut. Executive	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	244	6,4	3,6	94

### C SW

Lungh. 470 - Largh. 181 - Alt. 146 Bagagliaio (490-1510)

37.720	C 180 Executive SW	1595/4/P	156 (115)	25,5 (250)	223	8,4	5,4	125
40.551	C 200 Executive SW	1991/4/P	184 (135)	30,6 (300)	235	7,7	5,5	128
45.286	C 250 Automatic Executive SW	1991/4/P	211 (155)	35,7 (350)	244	6,8	5,6	130
83.410	C 63 AMG SW	3982/8/P	476 (350)	66,3 (650)	250	4,2	8,4	196
36.527	C 180 BlueTEC Executive SW	1598/4/P	116 (85)	28,5 (280)	201	11,5	4,3	112
39.089	C 180 BlueTEC Automatic Executive SW	1598/4/P	116 (85)	28,5 (280)	200	12,0	4,3	114
38.956	C 200 BlueTEC Executive SW	1598/4/P	136 (100)	30,6 (300)	214	10,1	4,3	112
41.518	C 200 BlueTEC Automatic Executive SW	1598/4/P	136 (100)	30,6 (300)	212	10,6	4,3	114
41.728	C 220 BlueTEC Executive SW	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	230	7,9	4,3	108
44.290	C 220 BlueTEC Automatic Executive SW	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	229	7,6	4,4	114
47.398	C 250 BlueTEC Automatic Executive SW	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	241	6,9	4,5	117
50.208	C 250 BlueTEC Automatic 4Matic Executive SW	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	235	7,2	5,0	131
50.265	C 250 BlueTEC Automatic Hybrid Executive SW	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	238	6,7	3,8	99

### C COUPE'

Lungh. 469 - Largh. 181 - Alt. 141 Bagagliaio (400--)

38.448	C 180 Executive coupé	1595/4/P	156 (115)	25,5 (250)	225	8,5	5,3	122
41.379	C 200 Executive coupé	1991/4/P	184 (135)	30,6 (300)	237	7,7	5,3	123
49.115	C 250 Automatic Executive coupé	1991/4/P	211 (155)	35,7 (350)	250	6,8	5,4	123
51.921	C 300 Automatic Executive coupé	1991/4/P	245 (180)	37,7 (370)	250	6,0	6,3	146
84.915	C 63 AMG coupé	3982/8/P	476 (350)	66,3 (650)	250	4,0	8,6	200
42.584	C 220d Executive coupé	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	234	7,8	4,1	106
49.786	C 250d Automatic Executive coupé	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	247	6,7	4,2	109



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
49.884	E 200 NGO Aut. Executive	1991/4/P	156(115)	27,5(270)	220	10,4	4,3	116
41.584	E 200 BlueTEC Executive	2143/4/P	136(100)	36,7(360)	210	10,2	4,6	119
44.207	E 200 BlueTEC Aut. Executive	2143/4/P	136(100)	36,7(360)	207	9,5	4,5	118
46.940	E 220 BlueTEC Executive	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	228	8,6	4,5	118
49.653	E 220 BlueTEC Automatic Executive	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	230	8,2	4,5	116
52.400	E 200 BlueTEC Aut. 4Matic Executive	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	222	8,5	5,1	134
52.290	E 250 BlueTEC Automatic Executive	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	240	7,5	4,6	121
55.095	E 250 BlueTEC Aut. 4Matic Executive	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	238	7,8	5,1	135
58.610	E 350 BlueTEC Aut. Executive	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,4	5,0	133
60.375	E 350 BlueTEC Aut. 4Matic Executive	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,6	5,7	150
54.194	E 300 BlueTEC Aut. Hybrid Executive	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	242	7,1	3,8	99

## ESW

Lungh. 500 - Largh. 185 - Alt. 151 Bagagliaio (695-1950)

45.694	E 200 Executive SW	1991/4/P	184(135)	27,5(270)	226	8,5	6,4	149
63.411	E 400 Aut. 4Matic Executive SW	3498/6/P	333(245)	48,9(480)	250	5,4	7,7	180
76.677	E 500 Aut. Executive SW	4663/8/P	408(300)	61,2(600)	250	5,0	9,1	212
77.787	E 500 Aut. 4Matic Executive SW	4663/8/P	408(300)	61,2(600)	250	4,9	9,7	227
117.687	E 63 AMG 4Matic SW	5461/8/P	558(410)	73,4(720)	250	3,8	10,5	246
132.817	E 63 AMG S 4Matic SW	5461/8/P	585(430)	81,5(800)	250	3,7	10,5	246
43.904	E 200 BlueTEC Executive SW	2143/4/P	136(100)	36,7(360)	205	10,7	4,9	129
46.527	E 200 BlueTEC Aut. Executive SW	2143/4/P	136(100)	36,7(360)	203	9,8	4,8	126
49.260	E 220 BlueTEC Executive SW	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	220	8,9	4,9	127
51.883	E 220 BlueTEC Aut. Executive SW	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	222	8,6	4,7	123
53.620	E 220 BlueTEC Aut. 4Matic Executive SW	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	214	8,9	5,5	143
54.610	E 250 BlueTEC Aut. Executive SW	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	236	7,7	4,7	124
55.095	E 250 BlueTEC Aut. 4Matic Executive SW	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	230	8,1	5,3	140
60.375	E 350 BlueTEC Aut. 4Matic Executive SW	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	240	6,8	6,1	160
60.930	E 350 BlueTEC Aut. Executive SW	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,6	5,3	138
54.194	E 300 BlueTEC Aut. Hybrid Executive SW	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	232	7,4	4,1	109

## E COUPE'

Lungh. 470 - Largh. 179 - Alt. 140 Bagagliaio (450--)

43.158	E 200 Executive coupé	1991/4/P	184(135)	27,5(270)	240	8,0	6,1	142
48.258	E 250 Aut. Executive coupé	1991/4/P	211(155)	35,7(350)	250	5,1	5,7	132
45.798	E 220 BlueTEC Executive coupé	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	235	8,5	4,3	110
49.228	E 250 BlueTEC Executive coupé	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	250	7,4	4,4	116
56.648	E 350 BlueTEC Aut. Sport coupé	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,2	5,1	134

## E CABRIO

Lungh. 470 - Largh. 179 - Alt. 140 Bagagliaio (300-390)

48.218	E 200 Executive cabriolet	1991/4/P	184(135)	27,5(270)	235	8,6	6,4	150
52.898	E 250 Aut. Executive cabriolet	1991/4/P	211(155)	35,7(350)	245	7,5	6,2	144
50.438	E 220 BlueTEC Executive cabriolet	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	230	8,8	4,9	127
53.868	E 250 BlueTEC Executive cabriolet	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	243	7,7	5,0	130
60.868	E 350 BlueTEC Aut. Sport cabriolet	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,7	5,3	138

## S BERLINA

Lungh. 512 - Largh. 190 - Alt. 150 Bagagliaio (530--)

114.370	S 500 Premium	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	4,8	8,6	199
118.270	S 500 4Matic Premium	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	4,8	9,1	211
170.680	S 63 AMG	5461/8/P	585(430)	91,7(900)	250	4,4	10,1	237
94.380	S 350 BlueTEC 4Matic Premium	2987/6/P	252(185)	63,2(620)	250	6,8	5,9	156
92.060	S 350 BlueTEC Premium	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,8	5,5	146
90.900	S 300 BlueTEC Hybrid Premium	2143/4/P	231(170)	51,0(500)	240	7,6	4,4	115
97.220	S 400 Hybrid Premium	3498/6/P	333(245)	37,7(370)	250	6,8	6,3	147

## S LUNGA

Lungh. 525 - Largh. 190 - Alt. 150 Bagagliaio (530--)

118.290	S 500 Premium lunga	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	4,8	8,6	199
122.190	S 500 4Matic Premium lunga	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	4,8	9,1	211
100.060	S 350 BlueTEC 4Matic Premium lunga	2987/6/P	252(185)	63,2(620)	250	6,8	5,9	156
97.740	S 350 BlueTEC Premium lunga	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,8	5,6	148
96.580	S 300 BlueTEC Hybrid Premium lunga	2143/4/P	231(170)	51,0(500)	240	7,6	4,4	115
118.290	S 500 plug-in Hybrid Premium lunga	2996/6/P	442(325)	34,7(340)	250	5,2	2,8	65
103.170	S 400 Hybrid Premium lunga	3498/6/P	333(245)	37,7(370)	250	6,8	6,3	147

## MAYBACH S

Lungh. 545 - Largh. 190 - Alt. 150 Bagagliaio (500--)

156.050	MAYBACH S 500 Maximum	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	5,0	8,9	207
159.950	MAYBACH S 500 4Matic Maximum	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	5,0	8,9	207
199.620	MAYBACH S 600 Maximum	5980/12/P	530(390)	84,6(830)	250	5,0	11,7	274

## S COUPE'

Lungh. 503 - Largh. 190 - Alt. 141 Bagagliaio (400--)

129.909	SEC 500 Premium	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	4,6	8,3	193
133.813	SEC 500 4Matic Premium	4663/8/P	456(335)	71,4(700)	250	4,6	9,4	219
180.940	SEC 63 AMG	5461/8/P	585(430)	91,7(900)	250	4,2	10,1	237
186.045	SEC 63 AMG 4Matic	5461/8/P	585(430)	91,7(900)	250	3,9	10,3	242
257.742	SEC 65 AMG	5980/12/P	630(463)	101,9(1000)	250	4,1	11,9	279

## CLA

Lungh. 463 - Largh. 178 - Alt. 143 Bagagliaio (470--)

30.472	CLA 180 Executive	1595/4/A	122(90)	20,4(200)	210	9,3	5,4	126
33.799	CLA 200 Executive	1595/4/A	156(115)	25,5(250)	230	8,6	5,5	127
40.555	CLA 250 Automatic Executive	1991/4/A	211(155)	35,7(350)	240	6,7	5,4	125

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
42.672	CLA 250 Automatic 4Matic Executive	1991/4/P	211(155)	35,7(350)	240	6,6	6,4	151
57.895	CLA 45 AMG 4Matic	1991/4/P	360(265)	45,9(450)	250	4,6	6,9	161
31.147	CLA 180 CDI Executive	1461/4/A	109(80)	27,5(270)	205	11,6	3,9	101
33.382	CLA 180 CDI Automatic Executive	1461/4/A	109(80)	27,5(270)	205	11,9	3,9	102
34.001	CLA 200 CDI Executive	2143/4/A	136(100)	30,6(300)	220	9,4	4,1	107
36.235	CLA 200 CDI Automatic Executive	2143/4/A	136(100)	30,6(300)	220	9,8	4,0	104
38.490	CLA 200 CDI Automatic 4Matic Executive	2143/4/P	136(100)	30,6(300)	216	9,8	4,6	119
39.244	CLA 220 CDI Automatic Executive	2143/4/A	170(125)	35,7(350)	230	8,2	4,0	104
41.490	CLA 220 CDI Automatic 4Matic Executive	2143/4/P	170(125)	35,7(350)	228	8,2	4,6	119

## CLA SHOOTING BRAKE

Lungh. 469 - Largh. 178 - Alt. 144 Bagagliaio (495-)

31.390	CLA 180 Shooting Brake Executive	1595/4/P	122(90)	20,4(200)	210	9,4	5,5	128
34.710	CLA 200 Shooting Brake Executive	1595/4/P	156(115)	25,5(250)	225	8,8	5,6	130
41.470	CLA 250 Aut. Shooting Brake Executive	1991/4/P	211(155)	35,7(350)	240	6,9	5,5	128
43.590	CLA 250 Aut. 4Matic Shooting Brake Exec.	1991/4/P	211(155)	35,7(350)	240	6,8	6,6	152
58.610	CLA 45 AMG 4Matic Shooting Brake	1991/4/P	360(265)	45,9(450)	250	4,7	6,9	161
34.920	CLA 200 CDI Shooting Brake Executive	2143/4/P	136(100)	30,6(300)	215	9,5	4,1	108
37.154	CLA 200 CDI Aut. Shooting Brake Exec.	2143/4/P	136(100)	30,6(300)	215	9,9	3,9	101
39.400	CLA 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.	2143/4/P	136(100)	30,6(300)	212	9,8	4,6	121
40.160	CLA 220 CDI Automatic Shooting Brake Exec	2143/4/P	177(130)	35,7(350)	228	8,3	4,0	105
42.400	CLA 220 CDI Autom. 4Matic Shooting Brake Exec.	2143/4/P	177(130)	35,7(350)	225	8,3	4,6	121

## CLS

Lungh. 494 - Largh. 188 - Alt. 142 Bagagliaio (520--)

126.042	CLS 63 AMG	5461/8/P	558(410)	73,4(720)	250	4,2	9,9	231
129.618	CLS 63 AMG 4Matic	5461/8/P	558(410)	73,4(720)	250	3,7	10,4	243
57.978	CLS 220 BlueTEC Sport	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	226	8,3	4,6	122
60.418	CLS 250 BlueTEC Sport	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	242	7,5	4,6	122
63.224	CLS 250 BlueTEC Shooting Brake Sport	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	236	7,9	5,3	140
69.288	CLS 350 BlueTEC 4Matic Sport	2987/6/P	252(185)	63,2(620)	245	6,7	6,1	160
66.482	CLS 350 BlueTEC Sport	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	250	6,5	5,4	140

## CLS SHOOTING BRAKE

Lungh. 495 - Largh. 188 - Alt. 142 Bagagliaio (590-1550)

127.384	CLS 63 AMG Shooting Brake	5461/8/P	558(410)	73,4(720)	250	4,2	9,9	231
131.570	CLS 63 AMG 4Matic Shooting Brake	5461/8/P	558(410)	73,4(720)	250	3,8	10,6	248
59.930	CLS 220 BlueTEC Shooting Brake Sport	2143/4/P	170(125)	40,8(400)	220	8,6	4,9	127
62.370	CLS 250 BlueTEC Shooting Brake Sport	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	235	7,7	5,0	130
65.176	CLS 250 BlueTEC 4Matic Shooting Brake Sport	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	229	8,1	5,5	146
71.240	CLS 350 BlueTEC 4Matic Shooting Brake Sport	2987/6/P	252(185)	63,2(620)	240	6,8	6,6	174
68.434	CLS 350 BlueTEC Shooting Brake Sport	2987/6/P	258(190)	63,2(620)	245	6,6	5,7	149

## SLK

Lungh. 413 - Largh. 181 - Alt. 130 Bagagliaio (225-335)

41.764	SLK 200 Sport	1991/4/P	184(135)	30,6(300)	236	6,9	5,7	133
48.322	SLK 300 Sport	1991/4/P	245(180)	37,7(370)	250	5,8	5,8	134
54.540	SLK 350 Sport	3498/6/P	306(225)	37,7(370)	250	5,6	7,2	167
76.540	SLK 55 AMG	5461/8/P	422(310)	55,0(540)	250	4,6	8,4	195
45.576	SLK 250 d Sport	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	243	6,6	4,4	114

## SL

Lungh. 462 - Largh. 188 - Alt. 132 Bagagliaio (241-381)

103.930	SL 400 BlueEfficiency	2996/6/P	333(245)	48,9(480)	250</
---------	-----------------------	----------	----------	-----------	-------



**LEGGI LE NOSTRE PROVE** **In listino:** A 200 CDI Sport (11/2012) - A45 AMG (11/2013) - B 180 CDI Premium (12/2011) - C 180 CDI 7G-Tronic Plus SW (12/2013) - C 220 BlueTEC (5/2014) - C 220 BlueTEC (12/2014) - C 300 (9/2014) - CL 500 4matic BlueEfficiency Premium (4/2011) - CLA 220 CDI Sport (6/2013) - CLA 45 AMG (5/2014) - CLA 45 AMG (6/2014) - CLS 350 CDI Edition 1 (3/2011) - CLS Shooting Brake 350 CDI 4Matic (1/2013) - E 220 CDI 7G-Tronic Executive (7/2013) - E 250 CDI Coupé 7G-Tronic Plus Premium (8/2013) - E 300 BlueTEC Hybrid SW Avantgarde (2/2013) - GL 420 CDI 4Matic (4/2014) - GLK 220 CDI 4matic (8/2012) - GLK 320 CDI Edition1 (10/2008) - ML 350 BlueTEC Sport (1/2012) - S 350 BlueTEC (12/2014) - S 500 (10/2014) - SLK 250 CDI Premium (5/2013) - SLK 350 Premium (5/2011) - **Fuori listino:** 190 250 T Turbo Sportline (1/1992) - 190 E 1.8 (6/1991) - 190 E Sporting (1/1993) - 190 E SportLine (9/1990) - 250 D Turbo (5/1992) - 300 T 4-Matic (11/1989) - 500 E (3/1991) - A 140 Classic (6/1998) - A 170 CDI (7/1999) - A 180 CDI Avantgarde (2/2005) - A 190 1.9 Avantgarde Longa (9/2001) - A 190 Elegance (7/12/1999) - A 200 Avantgarde (11/2004) - A 210 Evolution (4/2003) - B 170 NGT Chroma (12/2008) - B 200 CDI Sport (8/2005) - B 200 CDI Sport (9/2008) - C 180 (6/1993) - C 180 Elegance Evo (4/2001) - C 200 (12/1994) - C 200 Kompressor Elegance (3/1996) - C 200 Kompressor SW (11/2001) - C 220 CDI Coupé 7G-Tronic Avantgarde (8/2011) - C 220 CDI Elegance (6/2007) - C 220 CDI SW Avantgarde (5/2011) - C 220 CDI SW Avantgarde (1/2008) - C 220 CDI SW Elegance (8/2004) - C 220 CDI (7/10/1998) - C 250 D (11/1993) - C 250 D BlueTEC (7/12/1997) - C 250 TD SW (12/1996) - C 280 Sport (5/1994) - C 30 AMG Sportcoup (12/2003) - C 320 (8/0000) - C 320 CDI 4Matic SW Avantgarde (2/2009) - C 55 AMG SW (12/2004) - C 63 AMG (1/2009) - C Sport (3/2001) - CE 200 (7/1991) - CE 300 24V (5/1998) - CL 500 (6/0000) - CL 500 4matic Sport (3/2010) - CLC 220 CDI Sport (11/2008) - CLK 200 Kompressor (7/2/1998) - CLK 200 Kompressor Cabrio (11/1998) - CLK 200 Kompressor Cabrio (9/2003) - CLK 270 CDI (5/2003) - CLK 320 (7/2002) - CLK 320 (9/1997) - CLK 55 AMG Cabrio (11/2003) - CLS 320 CDI (6/2006) - CLS 350 G63 Sport (1/2007) - CLS 55 AMG (2/2005) - E 200 Avantgarde SW (9/1996) - E 200 Elegance (1/1996) - E 200 Kompressor (7/12/1997) - E 200 Kompressor SW (7/10/1998) - E 200 NGT Bi-Power Elegance (9/2007) - E 220 CDI TD Elegance (7/1/1999) - E 220 CDI Classic (9/2002) - E 250 CDI Avantgarde AMG (5/2009) - E 250 D Elegance (5/1996) - E 250 TD Elegance (5/2002) - E 280 4 Matic SW Avantgarde (8/1997) - E 280 CDI SW Avantgarde (10/2005) - E 280 CDI SW Elegance (1/2005) - E 300 24V (2/1991) - E 320 C (7/1994) - E 320 CDI Elegance (1/0000) - E 320 CDI Evo SW Elegance (9/2006) - E 320 CDI SW Elegance (7/2003) - E 350 CDI 4matic SW Avantgarde (11/2010) - E 350 CDI Cabrio Avantgarde (6/2010) - E 350 CDI Coupé Avantgarde (7/2009) - E 350 CDI SW Avantgarde (1/2010) - F 400 CDI Elegance (3/2004) - F 55 (6/2003) - F 55 AMG SW (12/2004) - F 63 AMG Performance (12/2009) - F 63 AMG Performance SW (10/2010) - GE 200 109 CV (12/1987) - GE 300 SW Corto (12/1991) - GL 420 CDI Sport (7/5/2007) - GLK 220 CDI 4matic (8/2009) - ML 270 CDI (2/2002) - ML 270 CDI 30 (12/2011) - ML 320 (7/1998) - ML 320 CDI (8/2006) - ML 350 BlueTEC Sport (2/2010) - M 200 CDI (11/2002) - ML 500 Sport (4/2005) - ML 63 AMG (10/2006) - R 320 CDI Sport (4/2006) - S 320 (5/1999) - S 320 CDI (5/0000) - S 320 CDI Elegance (3/2007) - S 400 Hybrid (11/2009) - S 420 Coupé (6/1999) - S 500 Lunga (3/2006) - SEL 600 (1/1993) - SL 200 Brabus (12/1994) - SL 350 (8/2008) - SL 500 (5/2002) - SL 500 (9/1991) - SL 500 (12/2011) - SL 600 (2/1994) - SL 600 (6/1993) - SL 63 AMG Performance (10/2009) - SLK 200 Kompressor (7/1998) - SLK 200 Kompressor (7/2004) - SLK 3.2 AMG (4/2002) - SLK 350 7G-Tronic (3/2005) - SLK 55 AMG (11/2005) - SLs AMG (5/2010) - T 200 '89 (10/1990) - T 300 24V Sportline (9/1991) - Vaneo 1.7 CDI Family (6/2002)



**MINI** Numero verde 800 - 33.03.30

- Più spaziosa e capiente della 3 porte grazie alla lunghezza incrementata di 16 cm
- Tra i motori td spicca il quattro cilindri 2.0 da 170 Cv della Cooper SD

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza CV (kW)	Coppia (kg m-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
26.000	MINI 5P Cooper S	1998/4/A	192 (141)	28,5 (280)	232	6,9	5,9	136
20.850	MINI 5P One D	1496/3/A	95 (70)	22,4 (220)	187	11,4	3,5	92
22.850	MINI 5P Cooper D	1496/3/A	116 (85)	27,5 (270)	203	9,4	3,6	95
27.100	MINI 5P Cooper SD	1995/4/A	170 (125)	36,7 (360)	225	7,4	4,1	109

Lungh. 425 - Largh. 180 - Alt. 144 Bagaagliaio (360-1250)

Lungh. 382 - Largh. 173 - Alt. 142 *Bagagliaio* (160-215)

*Length 410 - Tareh 179 - Alt 156 Bagagliaio (350-1130)*

Lungh. 411 - Largh. 179 - Alt. 152 Bagagliaio (350-1080)

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Cooper (5/2014) - Cooper (5/2014) - Cooper S (9/2014)

• Cooper SD Cabrio Steptronic (9/2011) - Countryman Cooper D (11/2010) - Countryman Cooper S All4 Steptronic (3/2011) - Coupe Cooper S (12/2011) - Paceman Cooper SD All4 Steptronic (5/2013) - Roadster Cooper S (5/2012) - **Foru listing:** Clubman Cooper Salt (12/2007) - Clubman John Cooper Works (11/2008) - Cooper (4/2007) - Cooper (12/2008) - Cooper T (2/1997) - Cooper Cabrio (9/2004) - Cooper CWT (1/2003) - Cooper CWT (1/2003) - Cooper D (9/2011) - Cooper D Pepper (10/2007) - Cooper S (1/2007) - Cooper S Cabrio (5/2009) - Cooper S JCW GP Kit (10/2006) - Cooper S John Cooper Works (1/2004) - Cooper S John Cooper Works (6/2005) - One D (7/2003) - One D Luxe (9/2001) - One Diesel (9/2003) - Triager (8/2008)

## SPACE STAR

Lungh. 371 - Largh. 167 - Alt. 149 Baqaqliaio (235-)

ASX

*Lungh. 430 - Largh. 177 - Alt. 162 Bagaalliao (442-1219)*

## OUTLANDER

*Length 466 - Largh. 180 - Alt. 168 Bagagliaio (477-1022)*

181



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
29.950	OUTLANDER 2.2D ClearTec 2WD Intense	2268/4/A	150(110)	38,7(380)	200	10,3	4,8	126
31.950	OUTLANDER 2.2D ClearTec 4WD Intense	2268/4/A	150(110)	38,7(380)	200	10,2	5,3	138
44.900	OUTLANDER PHEV Instyle	1998/4/I	121(89)	19,4(190)	170	11,0	1,9	44

## PAJERO

Lungh. 439 - Largh. 188 - Alt. 188 Bagagliaio (415-1120)

35.900	PAJERO 3.2 DI-D Involve 3p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	9,7	8	211
38.600	PAJERO 3.2 DI-D Invite 3p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	9,7	8	211
41.450	PAJERO 3.2 DI-D Intense 3p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	9,7	8	211
44.450	PAJERO 3.2 DI-D Intense 5p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	10,5	8,2	216

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: ASX 1.8 Diesel 2WD Intense Panoramic (9/2010) - Outlander (9/2014) - Outlander 2.2 DHD 4WD (4/2012) - Space Star 1.0 Clear Tec Intense (9/2013) - **Fuori listino:** 3000 GT (1/1994) - Carisma 1.6 GLX Executive (6/1996) - Carisma Evolution V (T) (9/1998) - Carisma GDI (4/1998) - Colt 1.3 16V Invite (8/2004) - Colt 1.3 CZ3 Invite (5/2005) - Colt 1.3 GLX Focus (7/1997) - Colt 1.5 16V CZC (7/2006) - Colt CZT (6/2005) - Colt DID Invite (12/2004) - Eclipse 2.0 GS (3/1995) - Eclipse 2.0i 16V GS (11/1992) - Eclipse GS Extra (7/1996) - Grandis 2.0 DI-D (12/2005) - L200 (T) (2/1997) - L200 2.5 DI-D (5/2006) - Lancer 2.0 16V SW Sport (1/2004) - Lancer Evolution IX (4/2006) - Lancer Evolution VI GT RS2 (TC) (1/2000) - Lancer Evolution VII (3/2002) - Lancer Evolution VIII (6/2004) - Lancer Evolution X (9/2008) - Lancer Sportback 1.8 16V Invite (4/2009) - Outlander 2.0 DI-D Instyle 7 posti (5/2007) - Outlander 2.0 Sport (7/2003) - Pajero 2.5 TD Canvas Top (T) (10/1997) - Pajero 2.8 TDI GLX 3p (12/2002) - Pajero 2.5 TDI Metal Top GLS (11/1993) - Pajero 2.5 TDI SE Wagon (7/1989) - Pajero 2.8 TDI Metal Top (T) (6/1998) - Pajero 3.2 DI-D Metal Top Intense Aut. (3/2007) - Pajero 3.2 DI-D Metal Top GLS2 (3/2003) - Pajero 3.2 DI-D Wagon (7/2000) - Pajero Pinin 1.8 GDI (10/2002) - Pajero Pinin 1.8 GDI (3/2000) - Pajero Pinin Sp Juppiter (11/2001) - Pajero Sport 2.5 TDI (T) (4/1999) - Pajero TD Metal Top SE (7/1988) - Space Gear 2.0 GLX (8/1995) - Space Runner 2.4 GDI GLS (1/1999) - Space Star 1.3 GLX Target (1/1999) - Space Star 1.9 DI-D (9/2002) - Space Wagon 1.8 Td GLX (11/1990) - Space Wagon 2.4 GDI 4x4 (10/1999) - Space Wagon 4WD GLX (12/1991)

COMPATTA  
GRANDE



PULSAR

➤ Lunga 4,38 metri, vanta un passo di ben 2,70 metri a tutto vantaggio dell'abitabilità  
➤ Motori solo turbo sia a benzina sia td

**NISSAN**

Numero verde 800 - 86.30.03

[www.nissan.it](http://www.nissan.it)

## MICRA

Lungh. 383 - Largh. 167 - Alt. 154 Bagagliaio (265-1132)

10.650	MICRA 1.2 Visia	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	5,0	115
12.700	MICRA 1.2 Acenta	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	5,0	115
14.450	MICRA 1.2 DIG-S Acenta	1198/3/A	98(72)	15,0(147)	180	11,3	4,1	95
12.550	MICRA 1.2 GPL Eco Visia	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	6,1	95

## NOTE

Lungh. 410 - Largh. 170 - Alt. 153 Bagagliaio (325-1012)

13.800	NOTE 1.2 Visia	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	4,7	109
16.200	NOTE 1.2 Acenta	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	4,7	109
17.950	NOTE 1.2 DIG-S Acenta	1198/3/A	98(72)	15,0(147)	181	11,8	4,3	99
15.150	NOTE 1.2 GPL Visia	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	6,3	99
17.150	NOTE 1.2 GPL Acenta	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	6,3	99
15.750	NOTE 1.5 dCi Visia	1461/4/A	90(66)	20,4(200)	179	11,9	3,6	93
18.150	NOTE 1.5 dCi Acenta	1461/4/A	90(66)	20,4(200)	179	11,9	3,6	93

## PULSAR

Lungh. 439 - Largh. 177 - Alt. 152 Bagagliaio (385-)

18.040	PULSAR DIG-T 115 Visia	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	190	10,7	5,0	117
20.140	PULSAR DIG-T 115 Acenta	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	190	10,7	5,0	117
23.690	PULSAR DIG-T 190 Acenta	1618/4/A	190(140)	24,5(240)	217	7,7	5,7	134
20.180	PULSAR dCi 110 Visia	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	190	11,5	3,6	94
22.280	PULSAR dCi 110 Acenta	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	190	11,5	3,6	94

## JUKE

Lungh. 414 - Largh. 177 - Alt. 157 Bagagliaio (354-1189)

19.300	JUKE 1.2 DIG-T Acenta	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	178	10,8	5,7	128
17.150	JUKE 1.6 Visia	1598/4/A	94(69)	14,3(140)	168	12,0	6,0	138
20.450	JUKE 1.6 CVT Acenta	1598/4/A	117(86)	16,1(158)	170	11,5	6,0	139
22.650	JUKE 1.6 DIG-T Acenta	1618/4/A	190(140)	24,5(240)	215	8,0	6,0	139
26.150	JUKE 1.6 DIG-T X-Tronic 4WD Acenta	1618/4/I	190(140)	24,5(240)	200	-	6,5	153
33.500	JUKE 1.6 DIG-T X-Tronic 4WD Nismo RS	1618/4/I	214(157)	25,5(250)	200	8,0	7,4	169
30.000	JUKE 1.6 DIG-T Nismo RS	1618/4/A	218(160)	28,5(280)	220	7,0	7,2	165
19.050	JUKE 1.6 GPL Visia	1598/4/A	117(86)	26,5(260)	170	11,5	7,6	118
20.450	JUKE 1.6 GPL Acenta	1598/4/A	117(86)	26,5(260)	170	11,5	7,6	118
19.050	JUKE 1.5 dCi Visia	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	175	11,2	4,0	104
20.450	JUKE 1.5 dCi Acenta	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	175	11,2	4,0	104

## QASHQAI

Lungh. 438 - Largh. 180 - Alt. 161 Bagagliaio (430-)

20.780	QASHQAI DIG-T 115 Visia	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	185	10,9	5,6	129
22.980	QASHQAI DIG-T 115 Acenta	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	185	10,9	5,6	129
22.740	QASHQAI DIG-T 163 Visia	1618/4/A	163(120)	24,5(240)	200	9,1	5,8	134
24.940	QASHQAI DIG-T 163 Acenta	1618/4/A	163(120)	24,5(240)	200	9,1	5,8	134

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
22.800	QASHQAI dCi 110 Visia	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	182	11,9	3,8	99
25.000	QASHQAI dCi 110 Acenta	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	182	11,9	3,8	99
24.750	QASHQAI dCi 130 2WD Visia	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	190	9,9	4,4	115
26.950	QASHQAI dCi 130 2WD Acenta	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	190	9,9	4,4	115
26.750	QASHQAI dCi 130 4WD Visia	1598/4/I	131(96)	32,6(320)	190	10,9	4,9	129
28.950	QASHQAI dCi 130 4WD Acenta	1598/4/I	131(96)	32,6(320)	190	10,9	4,9	129

## LEAF

Lungh. 445 - Largh. 177 - Alt. 155 Bagagliaio (370-)

29.690	LEAF Visia	-/A	109(80)	25,9(254)	144	11,5	-	-
--------	------------	-----	---------	-----------	-----	------	---	---

## GT-R

Lungh. 467 - Largh. 190 - Alt. 137 Bagagliaio (315-)

96.550	GT-R Premium Edition	3799/6/I	549(404)	64,4(632)	315	2,7	11,8	275
--------	----------------------	----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

## X-TRAIL

Lungh. 464 - Largh. 182 - Alt. 170 Bagagliaio (550-)

28.050	X-TRAIL dCi 130 2WD Visia	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	188	10,5	4,9	129
29.350	X-TRAIL dCi 130 2WD Acenta	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	188	10,5	4,9	129
31.850	X-TRAIL dCi 130 4WD Acenta	1598/4/I	131(96)	32,6(320)	186	11,0	5,3	139
25.600	X-TRAIL DIG-T 163 2WD Visia	1997/4/A	131(96)	0,0(-)	-	-	6,2	145
26.900	X-TRAIL DIG-T 163 2WD Acenta	1997/4/A	131(96)	0,0(-)	-	-	6,2	145

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: GT-R Black Edition (7/2011) - Juke 1.6 16V Tekna (1/2011) - Juke 1.6 DIG-T 190 Cv Limited Edition (5/2012) - Micra 1.2 DIG-S (11/2011) - Note 1.5 dCi Tekna (1/2014) - Qashqai DIG-T 115 (6/2014) - Qashqai DIG-T 115 (5/2014) - X-Trail (11/2014) - **Fuori listino:** 200 SX (T) (5/1998) - 300 ZX (6/1991) - 300 ZX (9/1993) - 300 ZX Automatica (12/1995) - 350Z Coupé (280 Cv) (2/2004) - 350Z Coupé 35th Anniversary (10/2005) - 350Z Coupé Lev2 (313 Cv) (10/2007) - 350Z Roadster (280 Cv) (7/2005) - 350Z Roadster Lev2 (300 Cv) (11/2006) - 370Z Coupé (170/2009) - Almera 1.5 (6/2001) - Almera 1.5 DCI Acenta 5p (4/2003) - Almera 1.6 (T) (9/1998) - Almera 1.6 NX (12/1995) - Almera 1.8 16V Luxury 3p (5/0000) - Almera 2.0 GTi (4/1997) - Almera Tino 2.0 Automatica (9/0000) - Almera Tino 2.2 DCI Acenta (7/2003) - Almera Tino 2.1 DCI Luxury 3p (1/2001) - Bluebird 1.8 Turbo GTi (5/1989) - Cube 1.6 16V X-tronic Look (5/2010) - GT-R Premium (11/2009) - GT-R SpecV (9/2010) - Maxima QX 2.0 Automatica (5/1996) - Maxima QX 3.0 (10/0000) - Micra 1.2 Acenta 5p (3/2003) - Micra 1.3 SLX 5p (1/1994) - Micra 1.3 SRi (T) (7/1998) - Micra 1.3 Super S (6/1996) - Micra 1.3 Super S (1/1993) - Micra 1.4 (11/0000) - Micra 1.4 16V Acenta 3p (6/2003) - Micra 1.4 16V Acenta automatica 5p (12/2003) - Micra 1.5 DCI (7/2003) - Micra 1.6 C+C Sport (7/2006) - Micra 1.6 C+C Tekna (2/2006) - Micra 160 SR (12/2005) - Micra 998 (T) (12/1996) - Micramatic 1.4 (11/0000) - Micramatic 998 (T) (8/1999) - Murano (5/2005) - Note 1.4 16V Jive (6/2006) - Pathfinder 2.5 DCI LE (9/2005) - Patrol 3.0 TD DI Luxury (10/0000) - Patrol GR 2.8 TD SW SE (T) (4/0000) - Patrol GR 4x4 Station Wagon (8/1992) - Patrol TR 3.2 Turbo (8/1989) - Pixa 1.0 Active (12/2009) - Primera 1.6 16V (3/1995) - Primera 1.6 16V SE (3/1996) - Primera 1.6 5p (5/1994) - Primera 1.6 S SLX (1/1994) - Primera 1.6 SE (2/1997) - Primera 1.6 SLX (4/1991) - Primera 2.0 GT (8/1992) - Primera 2.0 GT (7/1997) - Primera 2.0 SGX (11/1990) - Primera 2.0 SW SE (T) (6/1998) - Primera 2.0 SW SLX (4/1993) - Primera 2.0 Wagon Hypertronic (4/2002) - Primera 2.0 Wagon Hypertronic (T) (12/1999) - Primera 2.0i 16V GT 4x4 (1/1993) - Primera 2.0i 16V SLX SW (9/1991) - Primera 2.2 TD DI Tekna (9/2002) - Primera TD SE (T) (1/1998) - Qashqai 2.0 16V CVT All Mode 4x4 Tekna (7/2007) - Qashqai 2.0 dCi All Mode 4x4 Tekna (12/2007) - Qashqai+2 1.6 dCi 4x4 N-Tec (4/2012) - Serena 1.6 SLX (9/1994) - Serena 2.0 SLX (3/1993) - Silvia 200 Sx (7/1995) - Terrano II (6/1994) - Terrano II 2.7 TD SW (T) (8/1997) - Terrano II 2.7 TD (TC) (1/1997) - Terrano II 3.0 TD (7/2002) - Vanette Coach 1.5 (M/Y87) (1/1990) - X-Trail 2.0 dCi DPF LE Aut (11/2007) - X-Trail 2.0 Elegance (12/2001) - X-Trail 2.2 TD-DI Elegance (3/2002)

PIÙ MODERNA  
E LEGGERA



➤ Più bassa di 3 cm e più corta di 5, vanta un risparmio di peso variabile fra 120 e 200 kg in base alle versioni  
➤ Td tutti 1.6 da 95 a 136 Cv

ASTRA

**OPEL**

Numero verde 800 - 83.60.63

[www.opel.it](http://www.opel.it)

## ADAM

Lungh. 370 - Largh. 172 - Alt. 148 Bagagliaio (170-663)

16.600	ADAM 1.0 SGE 90cv S&S Jam	999/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,5	105
18.450	ADAM 1.0 SGE 90cv S&S Rocks	999/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,5	105
16.900	ADAM 1.0 SGE 116cv S&S Jam	999/3/A	116(85)	17,3(170)	196	9,9	5,1	119
18.750	ADAM 1.0 SGE 116cv S&S Rocks	999/3/A	116(85)	17,3(170)	196	9,9	5,1	119
12.100	ADAM 1.2	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	165	14,9	5,3	124
14.100	ADAM 1.2 Jam	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	165	14,9	5,3	124
15.950	ADAM 1.2 Rocks	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	165	14,9	5,3	124
18.900	ADAM 1.4 Turbo 150cv S&S S	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	210	8,5	5,9	139
21.100	ADAM 1.4 Turbo 150cv S&S Rocks S	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	210	8,5	5,9	139
14.600	ADAM 1.487cv Jam	1398/4/A	87(64)	13,3(130)	176	12,5	5,5	130
16.450	ADAM 1.487cv Rocks	1398/4/A	87(64)	13,3(130)	176	12,5	5,5	130
15.050	ADAM 1.487cv Easytronic Jam	1398/4/A	87(64)	13,3(130)	176	12,5	5,5	130
16.900	ADAM 1.487cv Easytronic Rocks	1398/4/A	87(64)	13,3(130)	176	12,5	5,5	130
15.100	ADAM 1.4 101cv Jam	1398/4/A	101(74)	13,3(130)	185	11,5	5,5	129
16.950	ADAM 1.4 101cv Rocks	1398/4/A	101(74)	13,3(130)	185	11,5	5,5	129
15.600	ADAM 1.4 GPL Tech Jam	1398/4/A	87(64)	12,7(125)	176	12,9	6,9	112



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kg-m/Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>KARL</b> Lungh. 368 - Largh. 160 - Alt. 149 Bagagliaio (206-1013)								
10.050	KARL 1.0	999/3/A	75(55)	9,7(95)	170	13,9	4,3	99
11.750	KARL 1.0 n-joy	999/3/A	75(55)	9,7(95)	170	13,9	4,3	99
<b>CORSA</b> Lungh. 402 - Largh. 194 - Alt. 148 Bagagliaio (285-1090)								
16.050	CORSA 1.0 Turbo SGE90cv S&S n-joy5p	998/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,3	100
17.050	CORSA 1.0 Turbo SGE90cv S&S b-Color5p	998/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,3	100
16.550	CORSA 1.0 Turbo SGE116cv S&S n-joy5p	998/3/A	116(85)	17,3(170)	195	10,3	4,9	114
17.550	CORSA 1.0 Turbo SGE116cv S&S b-Color5p	998/3/A	116(85)	17,3(170)	195	10,3	4,9	114
13.050	CORSA 1.25p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
14.300	CORSA 1.2 n-joy5p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
15.300	CORSA 1.2 b-Color5p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
18.850	CORSA 1.4 Turbo S&S S3p	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	207	8,9	5,9	136
19.400	CORSA 1.4 Turbo S&S S5p	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	207	8,9	5,9	136
14.800	CORSA 1.4 n-joy5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	5,1	119
15.800	CORSA 1.4 b-Color5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	5,1	119
15.100	CORSA 1.4 S&S n-joy5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	4,9	114
16.100	CORSA 1.4 S&S b-Color5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	4,9	114
15.550	CORSA 1.4 S&S Easytr. n-joy5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	4,7	110
16.550	CORSA 1.4 S&S Easytr. b-Color5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	4,7	110
22.100	CORSA 1.6 Turbo OPC3p	1596/4/A	207(152)	25,0(245)	230	6,9	7,5	174
15.600	CORSA 1.4 GPL n-joy5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	7,0	114
16.600	CORSA 1.4 GPL b-Color5p	1396/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	7,0	114
15.350	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
16.800	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S n-joy5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
17.600	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S b-Color5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
17.100	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S n-joy5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	11,9	3,2	85
18.100	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S b-Color5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	11,9	3,2	85
17.850	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S Easytr. n-joy5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	13,5	3,2	84
18.850	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S Easytr. b-Color5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	13,5	3,2	84
<b>ASTRA</b> Lungh. 437 - Largh. 181 - Alt. 149 Bagagliaio (370-1210)								
20.600	ASTRA 1.0 SGE Turbo 105cv S&S Elective	999/3/A	105(77)	17,3(170)	200	11,2	4,3	99
21.300	ASTRA 1.0 SGE Turbo 105cv S&S Easytr. El.	999/3/A	105(77)	17,3(170)	200	12,7	4,2	96
17.600	ASTRA 1.4	1396/4/A	101(74)	13,3(130)	185	12,3	5,4	124
19.600	ASTRA 1.4 Elective	1396/4/A	101(74)	13,3(130)	185	12,3	5,4	124
21.800	ASTRA 1.4 Turbo S&S Elective	1396/4/A	150(110)	25,0(245)	215	8,9	5,4	124
23.300	ASTRA 1.4 Turbo S&S aut. Elective	1396/4/A	150(110)	25,0(245)	215	8,9	5,5	127
25.600	ASTRA 1.6 Turbo S&S Innovation	1596/4/A	200(147)	30,6(300)	235	7,0	6,1	141
22.000	ASTRA 1.6 CDTI 95cv Elective	1596/4/A	95(70)	28,5(280)	185	12,7	3,6	95
22.800	ASTRA 1.6 CDTI 110cv S&S Elective	1596/4/A	110(81)	30,6(300)	195	11,0	3,4	90
23.500	ASTRA 1.6 CDTI 136cv S&S Elective	1596/4/A	136(100)	32,6(320)	205	9,7	4,3	115
25.000	ASTRA 1.6 CDTI 136cv S&S aut. Elective	1596/4/A	136(100)	32,6(320)	205	9,7	4,3	115
26.100	ASTRA 1.6 CDTI BiTurbo S&S Innovation	1596/4/A	160(118)	35,7(350)	220	8,6	4,2	111
<b>ASTRA GTC</b> Lungh. 447 - Largh. 184 - Alt. 148 Bagagliaio (370-1235)								
23.100	ASTRA GTC 1.4 Turbo 140cv Elective	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	201	9,9	5,9	139
24.600	ASTRA GTC 1.4 Turbo 140cv Active Select El.	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	201	9,9	5,9	139
26.600	ASTRA GTC 1.6 Turbo SIDI Active Select El.	1596/4/A	170(125)	26,5(260)	212	9,2	6,8	159
24.250	ASTRA GTC 1.6 CDTI 110cv S&S Elective	1596/4/A	110(81)	30,6(300)	182	12,1	4,1	109
25.100	ASTRA GTC 1.6 CDTI 136cv S&S Elective	1596/4/A	136(100)	32,6(320)	198	10,2	4,4	104
31.400	ASTRA GTC 2.0 CDTI BiTurbo	1956/4/A	162(119)	40,8(400)	210	8,9	4,6	109
<b>INSIGNIA</b> Lungh. 484 - Largh. 186 - Alt. 150 Bagagliaio (500-1015)								
29.050	INSIGNIA 1.4 Turbo S&S Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	205	10,9	5,2	123
30.050	INSIGNIA 1.4 Turbo GPL Tech Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	195	11,9	7,6	124
<b>INSIGNIA ST</b> Lungh. 491 - Largh. 186 - Alt. 151 Bagagliaio (540-1530)								
30.050	INSIGNIA ST 1.4 Turbo S&S Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	200	11,5	5,6	131
31.050	INSIGNIA ST 1.4 Turbo GPL Tech Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	190	12,4	7,9	129
<b>COMBO</b> Lungh. 439 - Largh. 185 - Alt. 180 Bagagliaio (800-3200)								
19.070	COMBO TOUR 1.4 95 Elective	1368/4/A	95(70)	12,9(127)	161	15,4	7,4	172
23.620	COMBO TOUR 1.4 Turbo ecoM 120 Elective	1368/4/A	120(88)	21,0(206)	172	12,3	4,9	134
21.620	COMBO TOUR 1.6 CDTI 90 Elective	1598/4/A	90(66)	20,6(202)	158	14,9	5,5	145
22.120	COMBO TOUR 1.6 CDTI 105 Elective	1598/4/A	105(77)	29,6(290)	164	13,4	5,5	145
23.620	COMBO TOUR 2.0 CDTI 135 Elective	1956/4/A	135(99)	32,6(320)	179	11,3	5,9	156
<b>MERIVA</b> Lungh. 429 - Largh. 181 - Alt. 162 Bagagliaio (400-1500)								
19.950	MERIVA 1.4 Turbo Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(175)	188	11,5	5,9	139
20.250	MERIVA 1.4 Turbo 120cv S&S Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(175)	196	10,3	6,3	149
20.950	MERIVA 1.4 Turbo automatica Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(175)	185	11,9	7,2	169
17.400	MERIVA 1.4 One	1396/4/A	101(74)	13,3(130)	177	13,9	6,0	140
18.950	MERIVA 1.4 Elective	1396/4/A	101(74)	13,3(130)	177	13,9	6,0	140
20.950	MERIVA 1.4 Turbo GPL Tech Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(175)	187	11,8	7,4	121
21.250	MERIVA 1.6 CDTI 95cv EcoFlex S&S Elective	1598/4/A	95(70)	18,3(180)	174	13,8	4,0	105
22.250	MERIVA 1.6 CDTI 110cv S&S Elective	1598/4/A	110(81)	30,6(300)	197	9,9	4,4	116
22.950	MERIVA 1.7 CDTI 110cv aut. Elective	1686/4/A	110(81)	28,5(280)	178	12,9	6,1	160
<b>ZAFIRA TOURER</b> Lungh. 466 - Largh. 193 - Alt. 169 Bagagliaio (152-1860)								
24.800	ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 120cv Elective	1364/4/A	120(88)	20,4(200)	190	11,9	6,7	158

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kg-m/Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
25.500	ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140cv GPL Tech El.	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	200	10,8	6,7	158
28.800	ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo ecoM Elective	1598/4/A	150(110)	21,4(210)	214	11,2	4,7	129
28.100	ZAFIRA TOURER 1.6 CDTI 120cv S&S Elective	1598/4/A	120(88)	32,6(320)	186	12,7	4,5	119
28.900	ZAFIRA TOURER 1.6 CDTI 136cv S&S Elective	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	193	11,2	4,1	109
29.800	ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI S&S Elective	1956/4/A	170(125)	40,8(400)	218	8,9	4,9	129
31.300	ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI S&S Act. Sel. Elect.	1956/4/A	170(125)	40,8(400)	218	8,9	5,7	150
30.300	ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI 131cv Active Sel. El.	1956/4/A	131(96)	30,6(300)	192	11,5	5,7	150
<b>MOKKA</b> Lungh. 428 - Largh. 178 - Alt. 166 Bagagliaio (356-1379)								
22.350	MOKKA 1.4 Turbo Ecotec S&S 4x2 Ego	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	186	9,8	6,0	139
23.850	MOKKA 1.4 Turbo Ecotec aut. 4x2 Ego	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	186	9,8	6,7	154
24.350	MOKKA 1.4 Turbo Ecotec S&S 4x4 Ego	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	186	9,8	6,4	149
19.300	MOKKA 1.6 Ecotec S&S 4x2	1598/4/A	116(85)	15,8(155)	170	12,3	6,5	153
21.350	MOKKA 1.6 Ecotec S&S 4x2 Ego	1598/4/A	116(85)	15,8(155)	170	12,3	6,5	153
23.850	MOKKA 1.4 Turbo GPL Tech 4x2 Ego	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	186	9,8	5,9	139
24.350	MOKKA 1.6 CDTI Ecotec S&S 4x2 Ego	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	191	9,9	4,1	109
25.850	MOKKA 1.6 CDTI Ecotec S&S 4x2 aut. Ego	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	190	10,5	4,3	109
26.350	MOKKA 1.6 CDTI Ecotec S&S 4x4 Ego	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	188	10,3	4,5	109
<b>ANTARA</b> Lungh. 460 - Largh. 185 - Alt. 172 Bagagliaio (420-1420)								
27.400	ANTARA 2.2 CDTI 163cv S&S 4x2 Cosmo Plus	2231/4/A	163(120)	35,7(350)	189	9,9	6,3	167
29.100	ANTARA 2.2 CDTI 163cv S&S 4x4 Cosmo Plus	2231/4/A	163(120)	35,7(350)	188	9,9	6,6	175

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Adam 1.4 100 Cv Start & Stop Glam (7/2013) - Agila 1.0 EcoFlex Enjoy (6/2010) - Ampera (10/2012) - Antara 2.2 CDTI 4x4 Cosmo (6/2011) - Astra 1.4 Turbo Cosmo (6/2010) - Astra 1.7 CDTI 125 Cv 5p Cosmo (3/2010) - Astra 2.0 CDTI S.T. Cosmo S (2/2011) - Corsa OPC (11/2007) - Insignia 2.0 CDTI 140 Cv (4/2014) - Mokka 1.4 Turbo 4x4 Cosmo (6/2013) - Zafira Tourer 2.0 CDTI 165 Cv Cosmo (6/2012) - **Fuori listino:** Agila 1.0 (11/2000) - Agila 1.2 (6/2000) - Agila 1.2 16V Enjoy (5/2008) - Antara 2.0 CDTI Aut. Cosmo (7/2007) - Astra 1.2 16V 3p (1/2001) - Astra 1.4 16V Enjoy (1/2004) - Astra 1.4 16V SW Club Edition (8/1996) - Astra 1.4i Cabrio (7/1994) - Astra 1.4i Club SW (8/2 Cv) (4/1992) - Astra 1.4 16V Sport SW (6/1998) - Astra 1.6 Cabrio (8/2002) - Astra 1.6i GLS 4p (8/1993) - Astra 1.7 CDTI (5/2004) - Astra 1.7 CDTI SW Cosmo (1/2005) - Astra 1.7 DTI Club(T) (4/2000) - Astra 1.7 DTI (4/1995) - Astra 1.7 TD SW Club (8/2 Cv) (2/1993) - Astra 1.7 TDS SW Club (T) (6/1997) - Astra 1.8 16V GSI (3/1994) - Astra 1.8 16V SW (7/1994) - Astra 1.9 CDTI 150 Cv SW Cosmo (3/2005) - Astra 1.9 CDTI TwinTop (9/2006) - Astra 2.0 16V Turbo Coup (3/2001) - Astra 2.0 Di CDX (T) (2/1999) - Astra 2.0 DTI SW Sport Edition (T) (3/2000) - Astra 2.0i 16V GSI (3/1992) - Astra 2.0i 16V GSI (5/1995) - Calibra 2.0 16V (8/1995) - Calibra 2.0i (10/1994) - Calibra 2.0i 16V 4x4 (2/1991) - Calibra 2.0i 16V Turbo 4x4 (11/1992) - Calibra 2.0i 16V Turbo 4x4 (1/1994) - Corsa 1.0 12V Viva (TC) (11/1997) - Corsa 1.0 Eco (12/2002) - Corsa 1.2 16V 100 (TC) (10/1999) - Corsa 1.2 16V World Cup (T) (9/1998) - Corsa 1.2 Swing (7/1993) - Corsa 1.2i Swing Kat (6/1991) - Corsa 1.3 CDTI Enjoy 5p (2/2004) - Corsa 1.3 CDTI Enjoy 75 Cv 5p (12/2006) - Corsa 1.4 16V CDX (12/1996) - Corsa 1.4 16V CDX Aut (7/1996) - Corsa 1.4 16V GSI (6/1995) - Corsa 1.4 16V Sport (2/2001) - Corsa 1.4 16V Sport (SF) (8/1997) - Corsa 1.4 16V SW (T) (1/1999) - Corsa 1.4 GLS Automatica (6/1994) - Corsa 1.4i Swing (5/1993) - Corsa 1.5 D (5/1994) - Corsa 1.5 Diesel (1/1988) - Corsa 1.5 TD GT (10/1988) - Corsa 1.5 TD Sport (9/1992) - Corsa 1.6 GSI (3/1989) - Corsa 1.6 GSI (11/1990) - Corsa 1.6 GSI (2/1994) - Corsa 1.7 (6/2001) - Frontera 2.0 Sport (10/1993) - Frontera 2.0i Sport (8/1994) - Frontera 2.0i Sport (9/1995) - Frontera 2.2 16V Vagon (2/1996) - Frontera 2.2 DTI Vagon (2/1999) - Frontera 2.3 TD SW (8/1994) - Frontera 2.4i (8/1992) - Frontera 2.5 TD Sport (12/1996) - GT (9/2007) - Insignia 2.0 CDTI 160 Cv Dpf Cosmo (5/2009) - Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI Cosmo (7/2009) - Kadett 1.3 S GL 4p (4/1988) - Kadett 1.4 Cabrio (9/1990) - Kadett 1.4 Fendi SW (7/1991) - Kadett 1.4 GL SW (1/1990) - Kadett 2.0i Cabrio Gsi (9/1989) - Kadett GSI (10/1985) - Kadett GSI 2.0 16V (9/1988) - Kadett TD GL (2/1989) - Meriva 1.4 Twinport Elective (8/2010) - Meriva 1.7 CDTI Cosmo (1/2004) - Meriva 1.8 Enjoy (6/2003) - Monterey (8/1992) - Omega 2.0 16V SW (9/1994) - Omega 2.0 CD Cat SW (1/1991) - Omega 2.0 CD SW (4/1994) - Omega 2.0 GL (10/1986) - Omega 2.0 SW GLT (4/1993) - Omega 2.2 DTI SW Elegance (9/2001) - Omega 2.3 TD SW CD (11/1987) - Omega



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frizione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
11.550	108 VTI 68 Active 3p	998/3/A	69(51)	9,8(96)	157	14,3	4,1	95
12.050	108 VTI 68 Active 5p	998/3/A	69(51)	9,8(96)	157	14,3	4,1	95
12.050	108 PureTech 82 Active 3p	1199/3/A	82(60)	11,8(116)	170	11,0	4,3	99
12.550	108 PureTech 82 Active 5p	1199/3/A	82(60)	11,8(116)	170	11,0	4,3	99

<b>208</b>		Lungh. 397 - Largh. 174 - Alt. 146 Bagagliaio (285-1076)						
13.000	208 PureTech 68 Access 5p	999/3/A	68(50)	9,7(95)	163	14,0	4,4	102
14.400	208 PureTech 68 Active 5p	999/3/A	68(50)	9,7(95)	163	14,0	4,4	102
13.650	208 PureTech 82 Access 5p	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	178	12,2	4,7	109
15.050	208 PureTech 82 Active 5p	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	178	12,2	4,7	109
16.550	208 PureTech 82 Allure 5p	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	178	12,2	4,7	109
18.200	208 PureTech Turbo 110 S&S Allure 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	190	9,6	4,3	99
19.150	208 PureTech Turbo 110 S&S GT Line 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	190	9,6	4,3	99
19.350	208 PureTech Turbo 110 S&S EAT6 Allure 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	194	9,8	4,5	104
20.300	208 PureTech Turbo 110 S&S EAT6 GT Line 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	194	9,8	4,5	104
22.800	208 THP 208 S&S GTI 3p	1598/4/A	208(153)	30,6(300)	230	6,5	5,4	125
16.750	208 BlueHDi 75 Active 5p	1560/4/A	75(55)	23,4(230)	171	13,3	3,5	90
18.250	208 BlueHDi 75 Allure 5p	1560/4/A	75(55)	23,4(230)	171	13,3	3,5	90
17.050	208 BlueHDi 75 S&S Active 5p	1560/4/A	75(55)	23,4(230)	171	13,3	3,0	79
19.150	208 BlueHDi 100 Allure 5p	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	187	10,7	3,5	90
20.100	208 BlueHDi 100 GT Line 5p	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	187	10,7	3,5	90
20.900	208 BlueHDi 120 S&S GT Line 5p	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	190	9,4	3,6	94

<b>2008</b>		Lungh. 416 - Largh. 174 - Alt. 156 Bagagliaio (350-1194)						
15.810	2008 PureTech 82 Access	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	169	13,5	4,9	114
17.510	2008 PureTech 82 Active	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	169	13,5	4,9	114
19.210	2008 PureTech 82 Allure	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	169	13,5	4,9	114
18.860	2008 PureTech 82 ETG5 S&S Active	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	170	15,9	4,8	99
20.560	2008 PureTech 82 ETG5 S&S Allure	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	170	15,9	4,8	99
20.710	2008 PureTech Turbo 110 S&S Allure	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	191	9,9	4,7	108
21.910	2008 PureTech Turbo 110 S&S EAT6 Allure	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	10,3	4,8	110
21.310	2008 PureTech Turbo 130 S&S Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	200	9,3	4,8	110
17.460	2008 BlueHDi 75 Access	1560/4/A	75(55)	23,8(233)	165	-	3,7	97
19.160	2008 BlueHDi 75 Active	1560/4/A	75(55)	23,8(233)	165	-	3,7	97
20.060	2008 BlueHDi 100 Active	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	180	11,3	3,7	97
21.760	2008 BlueHDi 100 Allure	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	180	11,3	3,7	97
22.610	2008 BlueHDi 120 S&S Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	190	9,6	3,7	96

<b>308</b>		Lungh. 425 - Largh. 180 - Alt. 146 Bagagliaio (420-)						
18.550	308 PureTech Turbo 110 S&S Access	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	12,4	4,6	105
20.250	308 PureTech Turbo 110 S&S Active	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	12,4	4,6	105
21.050	308 PureTech Turbo 130 S&S Active	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	207	9,6	4,5	104
22.850	308 PureTech Turbo 130 S&S Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	207	9,6	4,5	104
24.250	308 PureTech Turbo 130 S&S EAT6 Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	200	9,8	4,9	112
32.650	308 THP 250 S&S GTI	1598/4/A	250(184)	33,6(330)	250	6,2	6,0	139
35.150	308 THP 270 S&S GTI	1598/4/A	272(200)	33,6(330)	250	6,0	6,0	139
20.400	308 BlueHDi 100 S&S Access	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	186	11,3	3,6	94
22.100	308 BlueHDi 100 S&S Active	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	186	11,3	3,6	94
22.900	308 BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,6	3,1	82
24.700	308 BlueHDi 120 S&S Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,6	3,1	82
24.300	308 BlueHDi 120 S&S EAT6 Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,4	3,5	92
26.100	308 BlueHDi 120 S&S EAT6 Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,4	3,5	92
26.300	308 BlueHDi 150 S&S Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	218	9,4	3,7	95
27.800	308 BlueHDi 150 S&S EAT6 Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	200	9,8	4,9	112

<b>308 SW</b>		Lungh. 459 - Largh. 180 - Alt. 147 Bagagliaio (610-1660)						
19.450	308 SW PureTech Turbo 110 S&S Access	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	13,0	4,7	109
21.150	308 SW PureTech Turbo 110 S&S Active	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	13,0	4,7	109
21.950	308 SW PureTech Turbo 130 S&S Active	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	205	12,1	4,7	109
23.750	308 SW PureTech Turbo 130 S&S Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	205	12,1	4,7	109
25.150	308 SW PureTech Turbo 130 S&S EAT6 Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	194	11,1	5,2	119
21.300	308 SW BlueHDi 100 S&S Access	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	184	11,8	3,6	94
23.000	308 SW BlueHDi 100 S&S Active	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	184	11,8	3,6	94
23.800	308 SW BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	12,1	3,2	85
25.600	308 SW BlueHDi 120 S&S Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	12,1	3,2	85
25.200	308 SW BlueHDi 120 S&S EAT6 Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	11,9	3,7	96
27.000	308 SW BlueHDi 120 S&S EAT6 Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	11,9	3,7	96
27.200	308 SW BlueHDi 150 S&S Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	217	9,8	3,7	95
28.700	308 SW BlueHDi 150 S&S EAT6 Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	215	10,0	4,1	108

<b>3008</b>		Lungh. 437 - Largh. 184 - Alt. 164 Bagagliaio (432-1241)						
24.830	3008 PureTech Turbo 130 S&S Active	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	195	11,7	5,3	123
26.880	3008 BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	183	13,1	4,3	108
28.280	3008 BlueHDi 120 S&S EAT6 Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	181	13,5	4,3	112
28.480	3008 BlueHDi 150 S&S Active	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	195	10,6	4,2	109
37.750	3008 HY4	1997/4/I	163(120)	30,6(300)	191	9,2	3,5	90

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frizione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
----------------------------	--------------------	---	-----------------	-----------------	----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

<b>508 SW</b>		Lungh. 483 - Largh. 185 - Alt. 148 Bagagliaio (560-1600)						
30.400	508 SW THP 165 S&S Active	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	210	8,8	5,8	135
33.400	508 SW THP 165 S&S Allure	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	210	8,8	5,8	135
32.100	508 SW THP 165 S&S EAT6 Active	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	207	9,1	5,8	135
35.100	508 SW THP 165 S&S EAT6 Allure	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	207	9,1	5,8	135
30.850	508 SW BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	199	11,3	4,2	104
34.850	508 SW BlueHDi 120 S&S EAT6 Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	198	11,2	4,2	108
35.450	508 SW BlueHDi 150 S&S Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	210	9,1	3,9	102
37.900	508 SW BlueHDi 180 S&S EAT6 Allure	1997/4/A	181(133)	40,8(400)	226	8,6	4,5	118
45.650	508 RXH 2.0 HDi 163cv ETG6	1997/4/I	163(120)	30,6(300)	213	8,8	4,6	109

<b>5008</b>		Lungh. 453 - Largh. 184 - Alt. 164 Bagagliaio (679-823)						
26.070	5008 PureTech Turbo 130 S&S Active	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	201	10,8	5,0	118
27.820	5008 BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	183	12,0	4,2	109
29.220	5008 BlueHDi 120 S&S EAT6 Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	187	12,7	4,2	109
29.420	5008 BlueHDi 150 S&S Active	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	195	9,8	4,1	106

<b>RCZ</b>		Lungh. 429 - Largh. 185 - Alt. 134 Bagagliaio (321-)						
41.900	RCZ THP 270 R	1598/4/A	271(199)	33,6(330)	250	5,9	6,3	143
31.500	RCZ 2.0 16v HDi FAP	1997/4/A	163(120)	34,7(340)	225	8,2	5,3	135

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: 108 (9/2014) - 208 1.6 e-HDi 92 cv Allure (8/2013) - 208 1.2 VTI 82 cv 5p Allure (12/2012) - 208 1.6 e-HDi 8V 92 cv 5p Allure (6/2012) - 208 GTI (6/2013) - 3008 1.6 THP Outdoor (7/2009) - 3008 Hybrid (3/2012) - 308 1.6 e-HDi 115 cv Allure (12/2013) - 308 1.6 THP Allure 5p (9/2011) - 308 CC 2.0 HDi FAP Felice (6/2009) - 308 SW (7/2014) - 5008 1.6 16V THP Tecno (2/2010) - 508 2.0 HDi 163 cv Aut (6/2011) - 508 2.0 HDi 163 cv SW Allure Ciel (2/2012) - 508 2.0 HDi SW Allure Ciel (4/2011) - 508 RXH (12/2012) - RCZ 1.6 16V THP 200 cv (12/2010) - RCZ 1.6 16V THP 200 cv (4/2013) - RCZ 2.0 HDi 16V (6/2010) - RCZ R (3/2014) - **Fuori listino:** 1007 1.4 HDi (6/2005) - 106 1.0 Kid (3/1994) - 106 1.0 Lee (12/1995) - 106 1.1 XT (7/1993) - 106 1.4 XSI (3/1992) - 106 1.4 XT (11/1991) - 106 1.6 XSI (3/1995) - 106 1.6 XT Automatica (3/1996) - 106 GTI (10/1996) - 106 Rallye (8/1994) - 106 Rallye (7/1997) - 106 XN (8/1996) - 106 XR (12/1992) - 107 1.0 Plaisir 3p (9/2005) - 107 1.4 HDi Plaisir 5p (2/2006) - 205 1.0 XR TU (10/1988) - 205 1.1 SR (2/1992) - 205 1.3 Rallye 103 cv (7/1988) - 205 1.4 Arraggance (6/1992) - 205 1.6 GTI (10/1985) - 205 CTT Cabriolet (8/1991) - 205 D Turbo (4/1991) - 205 GRD (12/1987) - 206 1.4 HDi SW (8/2002) - 206 1.4 XT SP (3/2002) - 206 1.6 16v HDi XS Fap 3p (10/2004) - 206 1.6 XS (11/1998) - 206 1.6 XT SP (9/2002) - 206 CC 1.6 (5/2002) - 206 CC 1.6 (8/2003) - 206 CC 1.6 HDi (8/2005) - 206 CC 2.0 16v (5/2001) - 206 GTI (7/1999) - 206 HDi XS 3p (7/3/0000) - 206 HDi XT SP (2/2002) - 206 RC (9/2003) - 206 SW XS (2/2003) - 207 1.4 16v XS 3p (6/2006) - 207 1.6 16v HDi XS 3p (9/2006) - 207 1.6 THP Felice 3p (12/2006) - 207 CC 1.6 16v Aut. Felice (5/2007) - 207 CC 1.6 16v Felice (6/2010) - 207 GTI (8/2007) - 207 SW 1.6 16v Vti XS Ciel (1/2008) - 306 1.4 XT SP (5/1993) - 306 1.6 ST (9/1995) - 306 1.6 XS (2/1996) - 306 1.6 XT (7/1997) - 306 1.6 XT SW (9/1997) - 306 1.8 XS SW (7/1998) - 306 1.8 Xrd (11/1993) - 306 2.0 HDi SW (7/4/0000) - 306 Cabriolet (7/1994) - 306 GTI 16 (3/1997) - 306 Rallye (7/1998) - 306 S 16 (6/1994) - 306 XT (3/1993) - 306 XT DT 3p (12/1994) - 307 1.6 16v XT 5p (8/2001) - 307 1.6 HDi 16v FAP SW (1/2005) - 307 2.0 16v SW (10/2002) - 307 2.0 HDi 16v Speed up 5p (4/2004) - 307 2.0 HDi SW (6/2002) - 307 2.0 HDi XS 3p (1/2003) - 307 2.0 HDi XS SW (1/2006) - 307 CC 2.0 16v (1/2004) - 307 HDi XS 3p (1/2002) - 306 1.6 GT SP (9/2008) - 308 1.6 HDi FAP 109 cv Felice 5p (4/2008) - 308 2.0 HDi 16v SW Tecno Ciel (8/2008) - 308 2.0 HDi FAP Felice 5p (11/2007) - 309 1.3 SR (12/1989) - 309 1.9 GTD (4/1988) - 309 1.9 GTI 16 (160 cv) (7/1990) - 309 GTI (130 cv) (4/1989) - 309 SR (8/1986) - 4007 2.2 16v HDi FAP Felice (11/2007) - 405 1.4 GL (10/199



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
130.818	PANAMERA GTS	4806/8/1	441 (324)	53,0 (520)	288	4,4	10,7	249
152.656	PANAMERA Turbo	4806/8/1	520 (382)	71,4 (700)	305	4,1	10,2	239
170.468	PANAMERA Turbo Executive	4806/8/1	520 (382)	71,4 (700)	305	4,2	10,3	242
187.548	PANAMERA Turbo S	4806/8/1	570 (419)	76,5 (750)	310	3,8	10,2	239
204.994	PANAMERA Turbo S Executive	4806/8/1	570 (419)	76,5 (750)	310	3,9	10,3	242
90.436	PANAMERA Diesel	2967/6/P	250 (184)	56,1 (550)	244	6,8	6,3	166
112.396	PANAMERA SE-Hybrid	2995/6/P	333 (245)	44,9 (440)	270	5,5	3,1	71

## CAYMAN

Lungh. 438 - Largh. 180 - Alt. 129 Bagagliaio (150-275)

55.014	CAYMAN	2706/6/P	275 (202)	29,6 (290)	266	5,7	8,4	195
68.358	CAYMAN S	3436/6/P	325 (239)	37,7 (370)	283	5,0	9,0	211
78.240	CAYMAN GTS	3436/6/P	340 (250)	38,7 (380)	285	4,9	9,0	211

## BOXSTER

Lungh. 437 - Largh. 180 - Alt. 128 Bagagliaio (280--)

53.550	BOXSTER	2706/6/P	265 (195)	28,5 (280)	264	5,8	8,4	195
65.552	BOXSTERS	3436/6/P	316 (232)	36,7 (360)	279	5,1	9,0	211
74.336	BOXSTER GTS	3436/6/P	330 (243)	37,7 (370)	281	5,0	9,0	211
84.584	BOXSTER Spyder	3800/6/P	375 (276)	42,8 (420)	290	4,5	9,9	230

## 911

Lungh. 450 - Largh. 181 - Alt. 129 Bagagliaio (145-405)

101.862	911 CARRERA	2981/6/P	370 (272)	45,9 (450)	295	4,6	8,3	190
116.380	911 CARRERA S	2981/6/P	420 (309)	51,0 (500)	308	4,3	8,7	199
102.533	911 Carrera 4	3436/6/1	350 (257)	39,8 (390)	285	4,9	9,3	219
143.266	911 GT3	3799/6/P	476 (350)	44,9 (440)	315	3,5	12,4	289
117.661	911 Carrera 4 S	3800/6/1	400 (294)	44,9 (440)	299	4,5	9,9	234
123.029	911 Carrera GTS	3800/6/1	430 (316)	44,9 (440)	306	4,4	9,5	223
130.349	911 Carrera 4 GTS	3800/6/1	430 (316)	44,9 (440)	304	4,4	9,9	233
168.642	911 Turbo	3800/6/1	521 (383)	67,3 (660)	315	3,4	9,7	227
202.680	911 Turbo S	3800/6/1	560 (412)	71,4 (700)	318	3,1	9,7	227

## 911 TARGA

Lungh. 449 - Largh. 185 - Alt. 130 Bagagliaio (125-125)

114.611	911 Targa 4	3436/6/1	350 (257)	39,8 (390)	282	5,2	9,5	223
129.739	911 Targa 4 S	3436/6/1	400 (294)	44,9 (440)	296	4,8	10,0	237
143.403	911 Targa 4 GTS	3800/6/1	430 (316)	44,9 (440)	303	4,7	10,0	237

## 911 CABRIOLET

Lungh. 450 - Largh. 181 - Alt. 129 Bagagliaio (145-305)

115.282	911 CARRERA Cabriolet	2981/6/P	370 (272)	45,9 (450)	292	4,8	8,5	195
129.800	911 CARRERA S Cabriolet	2981/6/P	420 (309)	51,0 (500)	3,6	4,5	8,8	195
115.587	911 Carrera 4 Cabriolet	3436/6/1	350 (257)	39,8 (390)	282	5,1	9,5	224
130.715	911 Carrera 4 S Cabriolet	3800/6/1	400 (294)	44,9 (440)	296	4,7	10,0	236
136.083	911 Carrera GTS Cabriolet	3800/6/1	430 (316)	44,9 (440)	304	4,6	9,7	228
143.403	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	3800/6/1	430 (316)	44,9 (440)	303	4,6	10,0	235
181.330	911 Turbo Cabriolet	3800/6/1	521 (383)	67,3 (660)	315	3,5	9,9	231
215.734	911 Turbo S Cabriolet	3800/6/1	560 (412)	71,4 (700)	318	3,2	9,9	231

## 918 SPYDER

Lungh. 464 - Largh. 194 - Alt. 117 Bagagliaio (110--)

792.926	918 Spyder	4593/8/1	987 (652)	130,5 (1280)	345	2,6	3,1	72
---------	------------	----------	-----------	--------------	-----	-----	-----	----

## MACAN

Lungh. 468 - Largh. 192 - Alt. 162 Bagagliaio (500-1500)

64.315	MACAN S	2997/6/1	340 (250)	46,9 (460)	254	5,2	8,7	204
87.205	MACAN Turbo	3604/6/1	400 (294)	56,1 (550)	266	4,8	8,9	208
63.705	MACAN Diesel	2967/6/1	258 (190)	59,1 (580)	230	6,3	6,1	159

## CAYENNE

Lungh. 486 - Largh. 194 - Alt. 171 Bagagliaio (670-1780)

85.558	CAYENNE S	3604/6/1	420 (309)	56,1 (550)	259	5,5	9,5	223
134.968	CAYENNE Turbo	4806/8/1	520 (382)	76,5 (750)	279	4,5	11,2	261
71.284	CAYENNE Diesel	2967/6/1	250 (184)	59,1 (580)	220	7,5	6,6	173
87.510	CAYENNE S Diesel	4134/8/1	385 (283)	86,6 (850)	252	5,4	8,0	209
87.053	CAYENNE S E-Hybrid	2995/6/1	416 (306)	60,1 (590)	243	5,9	3,4	79

## LEGGI LE NOSTRE PROVE

In listino: 911 Carrera 4 Cabriolet PDK (9/11) (3/2013) - 911 Carrera Cabriolet PDK (9/11) (5/2012) - 911 Carrera GTS Coupé (9/11) (7/2011) - 911 Carrera S PDK (9/11) (3/2012) - 911 Turbo S (9/11) (1/2014) - Boxster S 315 CV PDK (7/2012) - Cayman S PDK (5/2013) - Macan S Diesel (5/2014) - Panamera (11/2014) - Panamera 4S (12/2013) - Panamera Turbo S (10/2011) - **Fuori listino:** 911 40 Jahre (2/2004) - 911 Carrera (231 CV) (3/1988) - 911 Carrera (993) (2/1994) - 911 Carrera (996) (2/1998) - 911 Carrera 2 Cabriolet (964) (7/1992) - 911 Carrera 4 (993) (4/1995) - 911 Carrera 4 Cabriolet (964) (7/1991) - 911 Carrera 4S Cabriolet (996) (4/2004) - 911 Carrera 4S Cabriolet (997) (12/2005) - 911 Carrera 4S PDK (997) (1/2009) - 911 Carrera Cabriolet (996) (3/1999) - 911 Carrera Cabriolet (997) (6/2005) - 911 Carrera Cabriolet 3.6 (996) (11/2001) - 911 Carrera S Cabriolet (997) - 911 Carrera S (997) (10/2004) - 911 Carrera Tiptronic (996) (3/1998) - 911 GT2 (997) (2/2008) - 911 GT3 (997 MK2) (9/2009) - 911 GT3 RS (997 MK2) (4/2011) - 911 GT3 RS (997) (9/2007) - 911 Targa (996) (9/2003) - 911 Targa (996) (8/2002) - 911 Targa 4 (997) (4/2009) - 911 Turbo (993) (9/1997) - 911 Turbo (996) (9/2000) - 911 Turbo (997) (7/2006) - 911 Turbo 3.3 (964) (10/1991) - 911 Turbo 3.6 (964) (10/1993) - 911 Turbo PDK (997) (2/2010) - 928 GTS (6/1992) - 928 GT3 (11/1992) - 968 Cabriolet (12/1993) - 968 Cabriolet (2/1994) - 968 Cabriolet (7/1994) - 968 CS (10/1993) - 968 Tiptronic (5/1992) - Boxster 2.5 (1/1997) - Boxster 2.7 (5/2002) - Boxster 2.7 240 CV (1/2005) - Boxster S 250 CV (2/2000) - Boxster S 260 CV (11/2002) - Boxster S 280 CV (3/2005) - Boxster S 310 CV PDK (5/2009) - Boxster Spyder PDK (12/2010) - Cayenne Aut (6/2007) - Cayenne Aut (5/2005) - Cayenne Diesel (7/2009) - Cayenne GTS (5/2008) - Cayenne S (4/2003) - Cayenne Turbo (12/2007) - Cayenne Turbo (11/2003) - Cayman 2.7 (12/2006) - Cayman S (1/2006) - Panamera 4 (9/2010) - Panamera 4S (11/2009)

PREZZO  
(chiavi in mano)

MODELLO E VERSIONE

Cilindrata  
Num. cilindri  
Trazione

Potenza Cv (kW)

Coppia (kgm-Nm)

Velocità max. (km/h)

Accel. 0-100 (sec.)

Cons. misto (l/100 km)

CO<sub>2</sub> (g/km)

CROSSOVER  
DOC



➤ Linea non più monovolume, ma da slanciata crossover

➤ 5 o 7 posti, tetto panoramico e navigatore di serie su tutti i modelli

## ESPACE

## RENAULT

Numero verde 800 - 86.32.10

www.renault.it

## TWINGO

Lungh. 360 - Largh. 165 - Alt. 156 Bagagliaio (188-980)

13.300	TWINGO TCe 90 S&S Energy	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	10,8	4,3	99
14.850	TWINGO TCe 90 S&S Energy Sport	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	10,8	4,3	99
14.750	TWINGO TCe 90 S&S EDC Energy	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	10,8	4,3	99
9.950	TWINGO SSc 69 Wave	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	14,5	4,5	105
11.650	TWINGO SSc 69 Live	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	14,5	4,5	105
12.500	TWINGO SSc 70 S&S Energy	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	14,5	4,2	95

## CLIO

Lungh. 406 - Largh. 173 - Alt. 145 Bagagliaio (300-1146)

16.450	CLIO 0.9 TCe 90 S&S Energy	899/3/A	90 (66)	13,8 (135)	185	11,8	4,5	105
13.600	CLIO 1.2 75 Wave	1149/4/A	73 (54)	10,9 (107)	167	14,5	5,5	127
15.050	CLIO 1.2 75 Live	1149/4/A	73 (54)	10,9 (107)	167	14,5	5,5	127
19.550	CLIO 1.2 TCe 120 S&S EDC GT	1197/4/A	120 (88)	14,3 (140)	199	11,5	5,2	120
23.800	CLIO 1.6 200cv S&S EDC RS	1618/4/A	200 (147)	24,5 (240)	230	7,0	6,3	144
25.900	CLIO 1.6 220cv S&S EDC RS Trophy	1618/4/A	220 (162)	26,5 (260)	235	6,6	5,9	135
15.600	CLIO 1.5 dCi 75 S&S Wave	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	170	14,3	3,7	97
17.050	CLIO 1.5 dCi 75 S&S Live	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	170	14,3	3,7	97
18.450	CLIO 1.5 dCi 90 S&S Energy	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	181	11,9	3,4	91
20.050	CLIO 1.5 dCi 90 S&S EDC Energy	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	178	11,9	3,7	95

## CLIO SPORTER

Lungh. 427 - Largh. 176 - Alt. 145 Bagagliaio (443-1380)

17.150	CLIO SPORTER 0.9 TCe 90 S&S Energy	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	182	12,2	4,5	105
14.400	CLIO SPORTER 1.2 75 Wave	1149/4/A	73 (54)	10,9 (107)	167	14,5	5,5	127
15.750	CLIO SPORTER 1.2 75 Live	1149/4/A	73 (54)	10,9 (107)	167	14,5	5,5	127
20.250	CLIO SPORTER 1.2 TCe 120 S&S EDC GT	1197/4/A	120 (88)	14,3 (140)	-	-	-	127
16.400	CLIO SPORTER 1.5 dCi 75 S&S Wave	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	168	14,3	3,6	95
17.750	CLIO SPORTER 1.5 dCi 75 S&S Live	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	168	14,3	3,6	95
19.150	CLIO SPORTER 1.5 dCi 90 S&S Energy	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	178	11,6	3,6	93
20.750	CLIO SPORTER 1.5 dCi 90 S&S EDC Energy	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	178	11,6	3,6	95

## MEGANE

Lungh. 436 - Largh. 181 - Alt. 145 Bagagliaio (384-1247)

18.650	MEGANE TCe 100 Life	1198/4/A	101 (74)	17,8 (175)	179	12,3	5,4	120
18.650	MEGANE TCe 100 Zen	1198/4/A	101 (74)	17,8 (175)	179	12,3	5,4	120
23.350	MEGANE TCe 130 Intens	1198/4/A	132 (97)	20,9 (205)	197	10,6	5,3	119
24.950	MEGANE TCe 130 GT Line	1198/4/A	132 (97)	20,9 (205)	197	10,6	5,3	119
25.150	MEGANE TCe 130 EDC Intens	1198/4/A	132 (97)	20,9 (205)	199	10,3	5,3	119
26.750	MEGANE TCe 130 EDC GT Line	1198/4/A	132 (97)	20,9 (205)	199	10,3	5,3	119
30.150	MEGANE TCe 205 EDC GT	1616/4/A	205 (151)	28,5 (280)	230	7,1	6,0	134
19.750	MEGANE dCi 90 Life	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	174	13,4	3,7	95
21.550	MEGANE dCi 90 Zen	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	174	13,4	3,7	95
22.550	MEGANE dCi 110 Zen	1461/4/A	110 (81)	26,5 (260)	187	11,3	3,7	95
24.250	MEGANE dCi 110 Intens	1461/4/A	110 (81)	26,5 (260)	187	11,3	3,7	95
25.850	MEGANE dCi 110 GT Line	1461/4/A	110 (81)	26,5 (260)	187	11,3	3,7	95
24.150	MEGANE dCi 110 EDC Zen	1461/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	12,3	3,7	95
25.850	MEGANE dCi 110 EDC Intens	1461/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	12,3	3,7	95
27.450	MEGANE dCi 110 EDC GT Line	1461/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	12,3	3,7	95
25.500	MEGANE dCi 130 Intens	1598/4/A	131 (96)	32,6 (320)	198	10,0	4,0	103
27.100	MEGANE dCi 130 GT Line	1598/4/A	131 (96)	32,6 (320)	198	10,0	4,0	103

## TALISMAN

Lungh. 485 - Largh. 187 - Alt. 146 Bagagliaio (515-1022)

30.700	TALISMAN Energy TCe 150 EDC Zen</
--------	-----------------------------------



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>X-MOD</b> Lungh. 437 - Largh. 185 - Alt. 164 Bagagliaio (470-1870)								
22.300	X-MOD 1.2TCE 116cv S&S Limited	1198/4/A	116 (85)	19,4 (190)	180	11,7	5,9	135
23.300	X-MOD 1.5dCi 95cv S&S Limited	1461/4/A	95 (70)	24,5 (240)	170	13,5	4,5	120
24.600	X-MOD 1.5dCi 110cv S&S Limited	1461/4/A	110 (81)	26,5 (260)	180	12,5	4,1	105
25.650	X-MOD 1.5dCi 110cv EDC Limited	1461/4/A	110 (81)	24,5 (240)	180	13,4	4,4	114
26.050	X-MOD 1.6dCi S&S Limited	1598/4/A	131 (96)	32,6 (320)	195	10,3	4,4	114
<b>X-MOD CROSS</b> Lungh. 437 - Largh. 185 - Alt. 164 Bagagliaio (470-1870)								
23.350	X-MOD CROSS 1.2TCE 116cv S&S Wave	1198/4/A	116 (85)	19,4 (190)	180	11,7	6,1	140
21.850	X-MOD CROSS 1.6 Wave	1598/4/A	110 (81)	15,4 (151)	190	11,7	7,7	178
24.150	X-MOD CROSS 1.5dCi Wave	1461/4/A	110 (81)	24,5 (240)	180	12,5	4,6	120
24.450	X-MOD CROSS 1.5dCi S&S Wave	1461/4/A	110 (81)	24,5 (240)	180	12,5	4,1	105
25.500	X-MOD CROSS 1.5dCi EDC Wave	1461/4/A	110 (81)	24,5 (240)	180	13,4	4,7	124
<b>SCENIC</b> Lungh. 457 - Largh. 185 - Alt. 165 Bagagliaio (208-2063)								
23.800	SCENIC 1.2TCE S&S Limited	1198/4/A	116 (85)	19,4 (190)	180	12,6	6,5	145
26.100	SCENIC 1.5dCi S&S Limited	1461/4/A	110 (81)	26,5 (260)	180	13,5	4,1	105
27.150	SCENIC 1.5dCi EDC Limited	1461/4/A	110 (81)	24,5 (240)	180	14,3	4,4	114
27.550	SCENIC 1.6dCi S&S Limited	1598/4/A	131 (96)	32,6 (320)	195	11,1	4,4	114
<b>ESPACE</b> Lungh. 486 - Largh. 189 - Alt. 168 Bagagliaio (247-2101)								
36.500	ESPACE 1.6 TCE 200 EDC Intens	1618/4/A	200 (147)	26,5 (260)	211	8,6	6,2	140
32.900	ESPACE 1.6dCi 130 Zen	1598/4/A	131 (96)	32,6 (320)	191	10,7	4,5	119
38.200	ESPACE 1.6dCi 160 EDC Intens	1598/4/A	160 (118)	38,7 (380)	202	9,9	4,7	123
<b>CAPTUR</b> Lungh. 412 - Largh. 178 - Alt. 157 Bagagliaio (377-1235)								
16.500	CAPTUR 0.9TCE 90 S&S Wave	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	171	12,9	4,9	113
17.850	CAPTUR 0.9TCE 90 S&S Live	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	171	12,9	4,9	113
19.000	CAPTUR 0.9TCE 90 S&S Energy R-Link	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	171	12,9	4,9	113
21.100	CAPTUR 1.2TCE 120 S&S EDC Energy R-Link	1197/4/A	120 (88)	19,4 (190)	192	10,9	5,4	125
18.500	CAPTUR 1.5dCi 90 S&S Wave	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	171	13,1	3,6	95
19.850	CAPTUR 1.5dCi 90 S&S Live	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	171	13,1	3,6	95
21.000	CAPTUR 1.5dCi 90 S&S Energy R-Link	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	171	13,1	3,6	95
22.600	CAPTUR 1.5dCi 90 S&S EDC Energy R-Link	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	-	-	-	-
22.000	CAPTUR 1.6dCi S&S Energy R-Link	1598/4/A	110 (81)	26,5 (260)	180	11,1	3,7	98
<b>KADJAR</b> Lungh. 445 - Largh. 184 - Alt. 161 Bagagliaio (527-1478)								
20.250	KADJAR TCE 130 Life	1197/4/A	131 (96)	20,9 (205)	192	10,1	5,6	126
22.450	KADJAR TCE 130 Zen	1197/4/A	131 (96)	20,9 (205)	192	10,1	5,6	126
22.250	KADJAR dCi 110 Life	1461/4/A	110 (81)	26,5 (260)	182	11,9	3,8	99
24.450	KADJAR dCi 110 Zen	1461/4/A	110 (81)	26,5 (260)	182	11,9	3,8	99
26.050	KADJAR dCi 110 EDC Zen	1461/4/A	110 (81)	25,5 (250)	181	11,9	3,8	99
26.450	KADJAR dCi 130 Zen	1598/4/A	131 (96)	32,6 (320)	190	9,9	4,3	113
28.650	KADJAR dCi 130 4WD Zen	1598/4/A	131 (96)	32,6 (320)	190	10,5	4,8	126
<b>KOLEOS</b> Lungh. 452 - Largh. 186 - Alt. 170 Bagagliaio (450-1380)								
30.100	KOLEOS 2.0dCi ESM 4x2 Live	1995/4/A	150 (110)	32,6 (320)	183	10,0	5,7	148
32.100	KOLEOS 2.0dCi ESM 4x4 Live	1995/4/A	150 (110)	32,6 (320)	182	10,4	6,4	166
34.100	KOLEOS 2.0dCi ESM Proactive 4x4 Live	1995/4/A	150 (110)	32,6 (320)	177	12,3	7,1	186
<b>ZOE</b> Lungh. 408 - Largh. 173 - Alt. 156 Bagagliaio (338-1225)								
22.050	ZOE Life R240	-/-/A	88 (65)	22,4 (220)	135	13,5	-	-
22.400	ZOE Life Q210	-/-/A	88 (65)	22,4 (220)	135	13,5	-	-

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Captur 1.2 TCE 120 Cv Energy (9/2013) - Clio 1.5 dCi 90 Cv 5p Energy (1/2013) - Clio RS (8/2013) - Clio Sporter Tce 90 Cv Energy (7/2013) - Megane Coupé (8/2014) - Twingo 1.2 75 Cv Energy (6/2012) - ZOE (9/2013) - **Fuori listino:** 11 TSE (3/1987) - 19 1.4 RT Aria (1/1993) - 19 1.4 TSE (1/1989) - 19 1.8 16V (12/1990) - 19 Berlina 1.8 i.e. RT Aria (7/1992) - 19 Berlina 1.9 RT TD (6/1993) - 19 Chamade 1.4 Limited (3/1991) - 19 Chamade 16V Limited (1/1992) - 19 Chamade TSE (12/1989) - 19 TDE (11/1989) - 21 2.0 TXE (11/1986) - 21 2L Turbo (4/1990) - 21 Nevada 1.8 Limited Kata (9/1991) - 21 Nevada GTX 4x4 (12/1990) - 21 Nevada TXI (11/1992) - 21 Quadra 4x4 (162 Cv) (11/1990) - 21 TSE (2/1990) - 25 GTX Limited (6/1987) - 25 TXI (140 Cv) (10/1989) - 25 V6 Turbo (7/1986) - 25 V6 Turbo Baccara Kata (1/1991) - 4 TL (12/1992) - 5 GT Turbo (12/1990) - Alpine V6 Turbo (12/1987) - Avantage 2.2 dCi (11/2002) - Avantage 3.0 (1/2002) - Clio 1.2 J (12/1992) - Clio 1.2 RN Nouvelle (9/1996) - Clio 1.2 RT (5/1998) - Clio 1.2 RT (12/1994) - Clio 1.4 16V Max (7/2000) - Clio 1.4 RT (10/1990) - Clio 1.4 RT Aria cat (9/1992) - Clio 1.4 S (3/1992) - Clio 1.5 dCi 100 Cv Luxe Dynamique 5p (4/2004) - Clio 1.5 dCi 105 Cv Luxe 5p (11/2005) - Clio 1.5 dCi 65 Cv (7/2002) - Clio 1.5 dCi Expression 5p (8/2001) - Clio 1.6 16V (7/1999) - Clio 1.8 16V (5/1991) - Clio 1.8 Baccara (5/1992) - Clio 1.9 D RT (6/1991) - Clio 1.6V Cuio (2/1993) - Clio dCi 80 Cv Reebok (4/2002) - Clio RS (6/0000) - Clio RS (1/2002) - Clio RS (8/2002) - Clio RS (9/2009) - Clio SportTour 1.5 dCi 105 Cv Dynamique (4/2008) - Clio V6 Sport (9/2003) - Espace 2.0 dCi 173 Cv Fap Proactive (12/1997) - Espace 2.0i Quadra (6/1988) - Espace 2.0i RXE (11/1991) - Espace 2.0 dCi (12/2002) - Espace 2.8i V6 RXE (7/1991) - Espace RN TD Aria (11/1993) - Espace TDX (5/1990) - Grand Scénic 1.9 dCi Luxe Dyn. (7/2004) - Grand Scénic 2.0 dCi FAP Privilege. (1/2007) - Koleos 2.0 dCi 175 Cv Fap Dynamique. (9/2008) - Laguna 1.6 16V RXE (7/1999) - Laguna 1.8 RT (4/1994) - Laguna 1.9 dCi SW (6/2001) - Laguna 1.9 DTI Fairway (7/1999) - Laguna 1.9 DTI SW (7/1999) - Laguna 2.0 16V RTI (8/1995) - Laguna 2.0 dCi 150 Cv Dynamique Proactive (11/2007) - Laguna 2.0 RXE (2/1994) - Laguna 2.2 12V TD RXE (11/1996) - Laguna 2.2 D RT SW (11/1995) - Laguna 2.2 dCi Grandtour Privilege (5/2002) - Laguna Coupé 3.0 V6 dCi (2/2009) - Laguna Grandtour 2.0 dCi Fap Planet (11/2006) - Laguna SportTour 2.0 dCi 173 Cv Fap (2/2008) - Laguna SportTour 2.0 dCi GT (8/2008) - Megane 1.5 dCi 110 Cv Attractive 5p (6/2011)

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mégane 1.5 dCi Dynamique 5p (4/2003) - Mégane 1.6 16V Dynamique 5p (3/2009) - Mégane 1.6 Classic (7/1997) - Mégane 1.6 Privilege (11/2002) - Mégane 1.6 RT (6/1996) - Mégane 1.9 dCi Grandtour (12/2003) - Mégane 1.9 dCi Privilege Luxe 3p (1/2003) - Mégane 2.0 16V dCi 5p (4/2006) - Mégane CC 1.9 dCi 180 Cv Fap Luxe (9/2010) - Mégane CC 2.0 16V Luxe Dynamique (1/2004) - Mégane Coach 2.0 16V RTI (3/1996) - Mégane Coupé 1.9 dCi 130 Cv Luxe (4/2009) - Mégane DTI (7/1997) - Mégane RS (5/2010) - Mégane Scénic 1.9 dCi (3/2004) - Mégane Scénic 2.0 (1/1997) - Mégane Sport (8/2004) - Modus 1.5 dCi 80 Cv (11/2004) - Safrane 2.0 RT SI (9/1993) - Safrane 2.7 Biturbo RXE (4/1995) - Scénic 1.4 Tce Luxe (7/2009) - Scénic 1.9 dCi (8/2003) - Scénic 1.9 DTI (7/2000) - Scénic X4 (8/0000) - Supercinque Automatica (12/1985) - Supercinque GT Turbo (10/1985) - Supercinque GTD (3/1986) - Supercinque GTR 55 Cv (2/1988) - Supercinque GTR Prima (3/1990) - Twingo (6/1993) - Twingo 1.2 GT (8/2007) - Twingo Easy (2/1995) - Twingo RS (12/2008) - Vel Satis 2.0 T Expression (8/2002) - Vel Satis 2.2 dCi Privilege (6/2002) - Wind 1.6 16V Blizzard (2/2011)</li> </ul>								

## STATION SPORTIVA



LEON ST

**SEAT** Numero verde 800 - 01.89.10 [www.seat-italia.it](http://www.seat-italia.it)

MII		Lungh. 356 - Largh. 164 - Alt. 148 Bagagliaio (238-)						
9.540	MII 1.0 60cv Reference 3p	999/3/A	60 (44)	9,7 (95)	160	14,4	4,5	105
10.050	MII 1.0 60cv Reference 5p	999/3/A	60 (44)	9,7 (95)	160	14,4	4,5	105
12.090	MII 1.0 Ecofuel Reference 3p	999/3/A	68 (50)	9,7 (95)	160	14,4	3,0	79
12.600	MII 1.0 Ecofuel Reference 5p	999/3/A	68 (50)	9,7 (95)	160	14,4	3,0	79
IBIZA		Lungh. 406 - Largh. 169 - Alt. 145 Bagagliaio (292-938)						
12.320	IBIZA 1.0 Reference	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,3	5,2	118
13.500	IBIZA 1.0 Style	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,3	5,2	118
14.500	IBIZA 1.0 TSI S&S Style	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	187	10,4	4,2	97
15.750	IBIZA 1.4 TDI CR75cv Style	1422/3/A	75 (55)	21,4 (210)	171	12,9	3,8	101
IBIZA SC		Lungh. 404 - Largh. 169 - Alt. 143 Bagagliaio (292-930)						
11.820	IBIZA SC 1.0 Reference	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,3	5,2	118
13.000	IBIZA SC 1.0 Style	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,3	5,2	118
14.000	IBIZA SC 1.0 TSI S&S Style	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	187	10,4	4,2	97
15.250	IBIZA SC 1.4 TDI CR75cv Style	1422/3/A	75 (55)	21,4 (210)	171	12,9	3,8	101
IBIZA ST		Lungh. 424 - Largh. 169 - Alt. 145 Bagagliaio (430-)						
13.070	IBIZA ST 1.0 Reference	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,8	5,2	120
14.250	IBIZA ST 1.0 Style	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,8	5,2	120
15.250	IBIZA ST 1.0 TSI S&S Style	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	187	10,8	4,2	97
16.500	IBIZA ST 1.4 TDI CR75cv Style	1422/3/A	75 (55)	21,4 (210)	171	14,3	3,9	103
16.950	IBIZA ST 1.4 TDI CR90cv Style	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,3	3,9	103
LEON		Lungh. 426 - Largh. 182 - Alt. 146 Bagagliaio (380-1210)						
18.180	LEON 1.2 TSI 86cv Reference	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	178	11,9	5,2	120
20.700	LEON 1.2 TSI 110cv Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	191	10,1	5,2	119
22.280	LEON 1.2 TSI 110cv S&S DSG Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	191	10,0	2,8	112
21.210	LEON 1.4 TGI S&S Reference	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	10,9	3,5	94
23.010	LEON 1.4 TGI S&S Style	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	10,9	3,5	94
20.130	LEON 1.6 TDI CR 90cv Reference	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	178	12,6	4,1	108
22.460	LEON 1.6 TDI CR 105cv S&S Style	1598/4/A	105 (77)	23,4 (230)	192	10,7	3,8	99
23.960	LEON 1.6 TDI CR 105cv S&S DSG Style	1598/4/A	105 (77)	23,4 (230)	190	10,7	3,9	102
LEON SC		Lungh. 423 - Largh. 181 - Alt. 146 Bagagliaio (380-1150)						
21.030	LEON SC 1.2 TSI 110cv S&S Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	194	9,7	4,9	114
22.530	LEON SC 1.2 TSI 110cv S&S DSG Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	194	9,7	4,8	112
22.710	LEON SC 1.6 TDI CR 105cv S&S Style	1598/4/A	105 (77)	25,5 (250)	192	10,7	3,8	99
24.210	LEON SC 1.6 TDI CR 105cv S&S DSG Style	1598/4/A	105 (77)	25,5 (250)	191	10,7	3,9	102
LEON ST		Lungh. 454 - Largh. 182 - Alt. 145 Bagagliaio (587-1470)						
19.180	LEON ST 1.2 TSI 86cv Reference	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	178	12,1	5,2	119
21.450	LEON ST 1.2 TSI 110cv S&S Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	194	10,1	5,2	119
23.030	LEON ST 1.2 TSI 110cv S&S DSG Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	194	10,1	4,9	114
22.210	LEON ST 1.4 TGI S&S Reference	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	11,0	3,5	96
23.760	LEON ST 1.4 TGI S&S Style	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	11,0	3,5	96
21.130	LEON ST 1.6 TDI CR 90cv Reference	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	178	13,0	4,1	108
23.210	LEON ST 1.6 TDI CR 105cv S&S Style	1598/4/A	105 (77)	23,4 (230)	192	11,1	3,8	99



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
24.710	LEON ST 1.6 TDI CR105cv S&S DSG Style	1598/4/A	105 (77)	23,4 (230)	190	11,0	3,9	102
28.000	LEON ST 1.6 TDI CR S&S 4Dr. X-perience	1598/4/I	110 (81)	25,5 (250)	187	11,6	4,7	122
29.400	LEON ST 2.0 TDI CR 150cv S&S 4Dr. X-perience	1968/4/I	150 (110)	32,6 (320)	211	8,7	4,8	124

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Leon SC 2.0 TDI 150 Cv Style (10/2013) - Fuori listino: Alhambra 2.0 SXE (9/1996) - Arosa 1.0 (T) (11/1997) - Arosa 1.4 16v Sport (7/2001) - Arosa SDI (T) (6/1998) - Cordoba 1.4 Vario (12/1997) - Cordoba 1.8 16v GTI (5/1995) - Cordoba 1.8 16v SX (6/1996) - Cordoba Vario 1.9 TDI Signo (6/0000) - Ibiza 1.2 GLX (12/1985) - Ibiza 1.2 GLX Cat (10/1991) - Ibiza 1.3 CL (5/1993) - Ibiza 1.4 CLX Easy Sp (7/1994) - Ibiza 1.4 TDI Stella Sp (12/2002) - Ibiza 1.4 TSI DSG Bocanegra SC (7/2010) - Ibiza 1.5 Injection (1/1990) - Ibiza 1.5 Sport (12/1990) - Ibiza 1.5 SXI (9/1988) - Ibiza 1.6i GLX (11/1996) - Ibiza 1.7 Sport Line (2/1993) - Ibiza 1.8 GTI (2/1994) - Ibiza 1.8 GTI 16v (10/1995) - Ibiza 1.9 TDI 100 Cv 3p (4/2002) - Ibiza 1.9 TDI 130 Cv (9/2002) - Ibiza 1.9 TDI Dpf Sport (3/2009) - Ibiza 2.0 Cupra (TC) (6/1997) - Ibiza 900 Special (5/1989) - Leon 1.6 Signo (10/0000) - Leon 1.9 TDI 150 Cv Cupra TT (11/2001) - Leon 2.0 FSI Styleance (2/2006) - Leon 1.5 Injection 100 Cv (4/1988) - Marbella 903 Special (3/1993) - Marbella 903 Special (9/1994) - Marbella 903 Special Cat (9/1992) - Marbella GLX (10/1997) - Mii 1.0 60 Cv Style (11/2012) - Toledo 1.6 GLX (8/1993) - Toledo 1.8 20v Signum (6/1999) - Toledo 1.8i GLX cat (11/1991) - Toledo 1.9 TDI GLX (5/1992) - Toledo 1.9 TDI Signo (TC) (12/1999) - Toledo 2.0 GT (9/1993) - Toledo 2.0 TDI DSG Styleance (5/2005) - Toledo 2.0i GLX (8/1992)

## SKODA

Numero verde 800 - 10.06.00 [www.skoda-italia.it](http://www.skoda-italia.it)

CITIGO								
Lungh. 356 - Largh. 165 - Alt. 148 Bagagliaio (251-951)								
9.955	CITIGO 1.0 60cv Active 5p	999/3/A	60 (44)	9,7 (95)	160	14,4	4,5	105
11.945	CITIGO 1.0 60cv Style 5p	999/3/A	60 (44)	9,7 (95)	160	14,4	4,5	105
12.445	CITIGO 1.0 60cv ASG Style 5p	999/3/A	60 (44)	9,7 (95)	160	14,4	4,5	105
10.655	CITIGO 1.0 75cv Active 5p	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	171	13,2	4,7	108
12.445	CITIGO 1.0 75cv Style 5p	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	171	13,2	4,7	108
13.155	CITIGO 1.0 75cv ASG Style 5p	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	171	13,2	4,7	108
12.525	CITIGO 1.0 G-Tec Active 5p	999/3/A	68 (50)	9,7 (95)	164	16,3	4,4	79
14.515	CITIGO 1.0 G-Tec Style 5p	999/3/A	68 (50)	9,7 (95)	164	16,3	4,4	79

FABIA								
Lungh. 399 - Largh. 173 - Alt. 147 Bagagliaio (330-1150)								
11.390	FABIA 1.0 MPI 60cv Active	999/3/A	60 (44)	9,7 (95)	160	15,7	4,7	106
13.430	FABIA 1.0 MPI 60cv Ambition	999/3/A	60 (44)	9,7 (95)	160	15,7	4,7	106
14.330	FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,7	4,8	108
15.230	FABIA 1.2 TSI Ambition	1197/4/A	90 (66)	16,3 (160)	182	10,9	4,7	107
15.750	FABIA 1.4 TDI 90cv Active	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,1	3,4	88
17.630	FABIA 1.4 TDI 90cv Ambition	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,1	3,4	88
19.230	FABIA 1.4 TDI 90cv DSG Ambition	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,1	3,6	94

FABIA WAGON								
Lungh. 426 - Largh. 173 - Alt. 147 Bagagliaio (530-1395)								
13.250	FABIA WAGON 1.0 MPI 75cv Active	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	175	14,9	4,8	109
15.130	FABIA WAGON 1.0 MPI 75cv Ambition	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	175	14,9	4,8	109
16.030	FABIA WAGON 1.2 TSI Ambition	1197/4/A	90 (66)	16,3 (160)	185	11,0	4,7	107
16.550	FABIA WAGON 1.4 TDI 90cv Active	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	184	11,3	3,4	89
18.430	FABIA WAGON 1.4 TDI 90cv Ambition	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	184	11,3	3,4	89
20.030	FABIA WAGON 1.4 TDI 90cv DSG Ambition	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	184	11,3	3,6	94

RAPID SPACEBACK								
Lungh. 430 - Largh. 171 - Alt. 146 Bagagliaio (415-1380)								
18.060	RAPID SPACEBACK 1.2 TSI 90cv Ambition	1197/4/A	90 (66)	16,3 (160)	184	11,2	4,7	107
18.820	RAPID SPACEBACK 1.2 TSI 110cv Ambition	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	198	9,7	4,9	110
19.780	RAPID SPACEBACK 1.4 TDI Ambition	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	183	11,6	3,6	94
21.450	RAPID SPACEBACK 1.4 TDI DSG Ambition	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	183	11,7	3,8	99
21.340	RAPID SPACEBACK 1.6 TDI Ambition	1596/4/A	116 (85)	25,5 (250)	198	9,9	4,2	109

OCTAVIA								
Lungh. 466 - Largh. 181 - Alt. 146 Bagagliaio (590-1580)								
19.550	OCTAVIA 1.2 TSI Active	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	199	10,2	4,9	114
20.220	OCTAVIA 1.2 TSI Ambition	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	199	10,2	4,9	114
23.020	OCTAVIA 1.4 TSI G-Tec Active	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	195	10,9	3,5	97
23.560	OCTAVIA 1.4 TSI G-Tec Ambition	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	195	10,9	3,5	97
21.020	OCTAVIA 1.6 TDI 90cv Active	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	186	12,2	4,1	109
23.060	OCTAVIA 1.6 TDI Ambition	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	197	10,6	3,8	99
23.780	OCTAVIA 1.6 TDI GreenLine	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	197	10,6	3,8	99
24.860	OCTAVIA 1.6 TDI DSG Ambition	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	197	10,7	3,7	99
24.870	OCTAVIA 2.0 TDI Ambition	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	218	8,5	4,5	116
26.470	OCTAVIA 2.0 TDI DSG Ambition	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	215	8,6	4,5	119

OCTAVIA WAGON								
Lungh. 466 - Largh. 181 - Alt. 147 Bagagliaio (610-1740)								
20.600	OCTAVIA WAGON 1.2 TSI Active	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	196	10,3	4,9	114
21.270	OCTAVIA WAGON 1.2 TSI Ambition	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	196	10,3	4,9	114
23.150	OCTAVIA WAGON 1.4 TSI G-Tec Active	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	193	11,0	3,5	97
23.690	OCTAVIA WAGON 1.4 TSI G-Tec Ambition	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	193	11,0	3,5	97
22.070	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI 90cv Active	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	183	12,3	4,1	109
24.110	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI Ambition	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	194	10,8	3,8	99
24.830	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI GreenLine	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	204	10,7	3,5	90
25.710	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI DSG Ambition	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	191	10,9	3,8	99
26.060	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI 4x4 Ambition	1598/4/I	110 (81)	25,5 (250)	191	11,5	4,4	118

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
25.920	OCTAVIA WAGON 2.0 TDI Ambition	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	216	8,6	4,2	110
27.520	OCTAVIA WAGON 2.0 TDI DSG Amb.	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	213	8,7	4,5	119
27.870	OCTAVIA WAGON 2.0 TDI 4x4 Ambition	1968/4/I	150 (110)	32,6 (320)	213	8,7	4,9	124

SUPERB								
Lungh. 486 - Largh. 186 - Alt. 147 Bagagliaio (625-1760)								
25.900	SUPERB 1.4 TSI ACT Active	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	220	8,6	4,8	112
29.100	SUPERB 1.6 TDI Ambition	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	10,9	4,0	103
30.900	SUPERB 1.6 TDI DSG Ambition	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	11,0	3,8	100
30.250	SUPERB 2.0 TDI 150cv Ambition	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	220	8,8	4,0	105
32.050	SUPERB 2.0 TDI 150cv DSG Ambition	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,9	4,4	115
35.950	SUPERB 2.0 TDI 190cv DSG Style	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	235	7,7	4,5	118

SUPERB WAGON								
Lungh. 486 - Largh. 186 - Alt. 148 Bagagliaio (660-1950)								
27.000	SUPERB WAGON 1.4 TSI ACT Active	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	220	8,6	4,8	112
30.200	SUPERB WAGON 1.6 TDI Ambition	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,0	4,2	109
32.000	SUPERB WAGON 1.6 TDI DSG Ambition	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,1	4,0	105
31.350	SUPERB WAGON 2.0 TDI 150cv Ambition	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	220	8,8	4,0	105
33.150	SUPERB WAGON 2.0 TDI 150cv DSG Ambition	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,9	4,4	115
34.650	SUPERB WAGON 2.0 TDI 190cv DSG Ambition	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	235	7,7	4,5	118

YETI								
Lungh. 422 - Largh. 179 - Alt. 167 Bagagliaio (405-1580)								
19.200	YETI 1.2 TSI Easy	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	179	10,9	5,5	128
21.030	YETI 1.2 TSI Ambition	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	179	10,9	5,5	128
22.880	YETI 1.2 TSI DSG Ambition	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	178	11,4	5,5	128
22.560	YETI 2.0 TDI Easy	1197/4/A	110 (81)	25,5 (250)	180	11,7	4,5	118
24.390	YETI 2.0 TDI Ambition	1968/4/A	110 (81)	25,5 (250)	180	11,7	4,5	118
24.930	YETI 2.0 TDI 4x4 Easy	1968/4/I	110 (81)	25,5 (250)	175	12,2	5,3	137
26.760	YETI 2.0 TDI 4x4 Ambition	1968/4/I	110 (81)	25,5 (250)	175	12,2	5,3	137

YETI OUTDOOR								
Lungh. 422 - Largh. 179 - Alt. 167 Bagagliaio (405-1580)								
19.400	YETI OUTDOOR 1.2 TSI Easy	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	179	10,9	5,5	128
21.230	YETI OUTDOOR 1.2 TSI Ambition	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	179	10,9	5,5	128
23.080	YETI OUTDOOR 1.2 TSI DSG Ambition	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	178	11,4	5,5	128
22.760	YETI OUTDOOR 2.0 TDI 110cv Easy	1968/4/A	110 (81)	25,5 (250)	180	11,7	4,5	118
24.590	YETI OUTDOOR 2.0 TDI 110cv Ambition	1968/4/A	110 (81)	25,5 (250)	180	11,7	4,5	118
25.130	YETI OUTDOOR 2.0 TDI 110cv 4x4 Easy	1968/4/I	110 (81)	25,5 (250)	175	12,2	5,3	137
26.960	YETI OUTDOOR 2.0 TDI 110cv 4x4 Ambition	1968/4/I	110 (81)	25,5 (250)	175	12,2	5,3	137
29.600	YETI OUTDOOR 2.0 TDI 150cv 4x4 Ambition	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	195	9,1	5,1	134
31.450	YETI OUTDOOR 2.0 TDI 150cv DSG 4x4 Ambition	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	192	9,2	5,5	144

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Octavia 2.0 TDI Wagon RS DSG (11/2013) - Rapid 1.2 TSI 86 Cv Ambition (5/2013) - Rapid Spaceback 1.2 TSI 86 Cv (4/2014) - Superb Wagon 2.0 TDI 140 Cv DSG Amb. (1/2014) - Yeti 1.2 TSI Adventure (4/2010) - Fuori listino: 120 LS (4/1986) - Fabia 1.4 16v Confort (7/0000) - Fabia 1.4 TDI 80 Cv Confort (1/2008) - Fabia RS (7/2011) - Favorit 1.3 LS (11/1990) - Felicia 1.3 GLX (11/1995) - Felicia 1.6 GLXi (T) (12/1996) - Felicia Fun (T) (11/1998) - Forman GLX (9/1993) - Octavia 1.6 GLX (9/1997) - Octavia 1.6 GLXi 101 Cv (T) (4/1998) - Octavia 1.8



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
15.270	FORTWO 70 twinamic Passion	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	14,9	4,1	93
16.660	FORTWO 70 twinamic Prime	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	14,9	4,1	93
<b>FORFOUR</b> Lungh. 350 - Largh. 167 - Alt. 155 Bagagliaio (185-975)								
14.820	FORFOUR 90 turbo Youngster	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	11,2	4,3	99
15.730	FORFOUR 90 turbo Passion	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	11,2	4,3	99
17.120	FORFOUR 90 turbo Prime	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	11,2	4,3	99
16.270	FORFOUR 90 turbo twinamic Youngster	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	11,2	4,2	98
17.180	FORFOUR 90 turbo twinamic Passion	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	11,2	4,2	98
18.570	FORFOUR 90 turbo twinamic Prime	898/3/P	90 (66)	13,8 (135)	165	11,2	4,2	98
12.890	FORFOUR 60 Youngster	999/3/P	61 (45)	9,3 (91)	151	16,7	4,7	108
13.650	FORFOUR 70 Youngster	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	15,9	4,2	97
14.560	FORFOUR 70 Passion	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	15,9	4,2	97
15.950	FORFOUR 70 Prime	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	15,9	4,2	97
15.100	FORFOUR 70 twinamic Youngster	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	15,9	4,2	96
16.010	FORFOUR 70 twinamic Passion	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	15,9	4,2	96
17.400	FORFOUR 70 twinamic Prime	999/3/P	71 (52)	9,3 (91)	151	15,9	4,2	96

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Electric Drive (11/2010) - Fortwo Brabus Cabrio Xclusive (6/2008) - Fortwo mhd Passion Cabrio (6/2010) - **Fuori listino:** Crossblade (4/2003) - Forfour 1.3 Passion (7/2004) - Forfour CDI (11/2004) - Fortwo Cabrio (8/2000) - Fortwo Cabrio Brabus (10/2003) - Fortwo Cabrio CDI (5/2002) - Fortwo CDI (7/2000) - Fortwo coupé 71 Cv Passion (5/2007) - Roadster (9/2003) - Roadster Coupé Brabus (6/2005) - Smart & Pulse (4/1999)

## DOTAZIONE RICCA



► Linea moderna, abitacolo spazioso e equipaggiamento di serie ricchi fin dalle versioni base per la nuova SUV coreana  
► Motori 1.6 sia a benzina da 128 Cv sia td da 116 Cv

TIVOLI

**SSANGYONG** Numero verde 800 - 00.60.06 [www.ssangyong.it](http://www.ssangyong.it)

<b>TIVOLI</b> Lungh. 420 - Largh. 180 - Alt. 159 Bagagliaio (213-1115)								
15.950	TIVOLI 1.6 2WD Start	1597/4/A	128 (94)	16,3 (160)	170	-	6,6	154
17.800	TIVOLI 1.6 2WD Go	1597/4/A	128 (94)	16,3 (160)	170	-	6,6	154
19.600	TIVOLI 1.6 GPL 2WD Go	1597/4/A	128 (94)	16,3 (160)	170	-	9,0	147
19.600	TIVOLI 1.6 D 2WD Go	1597/4/A	116 (85)	30,6 (300)	181	-	4,3	113
<b>KORANDO</b> Lungh. 441 - Largh. 183 - Alt. 171 Bagagliaio (486-1312)								
22.640	KORANDO 2.0 GPL 2WD Plus	1998/4/A	147 (108)	19,7 (193)	163	-	10,6	168
24.640	KORANDO 2.0 GPL AWD Plus	1998/4/A	147 (108)	19,7 (193)	163	-	11,5	192
20.990	KORANDO 2.0 e-XDi 150cv 2WD Value	1998/4/A	150 (110)	36,7 (360)	179	10,0	5,8	147
23.990	KORANDO 2.0 e-XDi 150cv AWD Plus	1998/4/A	150 (110)	36,7 (360)	179	10,0	6,2	157
<b>REXTON W</b> Lungh. 476 - Largh. 190 - Alt. 184 Bagagliaio (250-2086)								
25.700	REXTON 2.0 Xdi 2WD	1998/4/P	155 (114)	36,7 (360)	173	-	7,3	193
27.800	REXTON 2.0 Xdi 4WD	1998/4/P	155 (114)	36,7 (360)	173	-	7,4	196
31.200	REXTON 2.0 Xdi automatica 4WD Classy	1998/4/P	155 (114)	36,7 (360)	175	-	7,8	206
<b>LEGGI LE NOSTRE PROVE</b> In listino: Korando 2.0 e-XDi AWD Classy (6/2011) - Rexton W 2.0 Xdi 4x4 Aut. Classy (6/2013) - <b>Fuori listino:</b> Action 2.0 Xdi Premium 4WD (3/2007) - Kyron 2.0 Xdi (3/2006) - Kyron 2.7 Xdi Top Class (1/2008) - Musso 2.9 TD (5/0000) - Musso 3.2 (12/1997) - Rexton II 270 XVT AWD Executive (9/2007) - Rexton RX 2.7 Xdi Plus (11/2004) - Rexton RX 290 Premium (6/2004) - Rodius 2.7 Xdi Premium 4WD Aut. (8/2005)								

**SUBARU** Numero verde 800 - 15.64.06 [www.subaru.it](http://www.subaru.it)

<b>XV</b> Lungh. 445 - Largh. 178 - Alt. 157 Bagagliaio (1270-)								
19.990	XV 1.6i Free	1600/4/I	114 (84)	15,3 (150)	179	13,1	6,5	151
26.990	XV 1.6i Lineartronic Adventure	1600/4/I	114 (84)	15,3 (150)	179	13,1	6,5	151
22.030	XV 1.6i Bi-Fuel Free	1600/4/I	110 (81)	13,8 (135)	170	13,1	8,9	139
29.030	XV 1.6i Bi-Fuel Lineartronic Adventure	1600/4/I	110 (81)	13,8 (135)	170	13,1	8,9	139
24.990	XV 2.0D Free	1998/4/I	147 (108)	35,7 (350)	198	9,3	5,6	146
<b>LEVORG</b> Lungh. 469 - Largh. 178 - Alt. 149 Bagagliaio (522-1446)								
25.990	LEVORG 1.6 Lineartronic Free	1600/4/I	170 (125)	25,5 (250)	210	8,9	6,9	159
29.990	LEVORG 1.6 Lineartronic Sport Style	1600/4/I	170 (125)	25,5 (250)	210	8,9	6,9	159
<b>FORESTER</b> Lungh. 460 - Largh. 180 - Alt. 174 Bagagliaio (592-1573)								
27.990	FORESTER 2.0i Free	1995/4/I	150 (110)	20,2 (198)	190	10,6	6,9	160

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
30.030	FORESTER 2.0i Bi-Fuel Free	1995/4/I	150 (110)	20,2 (198)	190	10,6	9,5	154
31.990	FORESTER 2.0D Style	1995/4/I	147 (108)	35,7 (350)	190	10,2	5,7	150
40.590	FORESTER 2.0D Lineartronic Sport Unlimited	1995/4/I	147 (108)	35,7 (350)	190	-	6,3	163

<b>OUTBACK</b> Lungh. 482 - Largh. 184 - Alt. 161 Bagagliaio (500-1848)								
42.030	OUTBACK 2.5i Bi-Fuel Lineartronic Unlimited	2498/4/I	175 (129)	24,0 (235)	198	10,2	7,0	161
36.290	OUTBACK 2.0D Lineartronic Free	1998/4/I	150 (110)	35,7 (350)	192	9,9	6,1	159
43.350	OUTBACK 2.0D Lineartronic Unlimited	1998/4/I	150 (110)	35,7 (350)	192	9,9	6,1	159

<b>BRZ</b> Lungh. 424 - Largh. 178 - Alt. 143 Bagagliaio (243--)								
30.150	BRZ 2.0	1998/4/P	200 (147)	20,9 (205)	226	7,6	7,8	181

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Forester 2.0D Dynamic (5/2013) - Outback 2.0D Lineartronic (11/2013) - WRX STI-S 4p (1/2011) - XV 2.0D-S Exclusive (5/2012) - **Fuori listino:** 1.8 4WD Turbo SW (2/1989) - E10 Wagon 4WD (11/1986) - Forester (2/1993) - Forester 2.0 Turbo FZ (T) (3/1999) - Forester 2.0X AT VL (1/2006) - Forester 2.0X VR (1/2003) - Forester 2.0XS Bi-Fuel AT (9/2008) - Impreza 1.6 CVT (T) (6/1998) - Impreza 2.0 4WD C.W. (11/1996) - Impreza 2.0 Bifuel. (2/2008) - Impreza 2.0 GT Rally Look (1/1997) - Impreza 2.0 Turbo WRX (6/2001) - Impreza CW Turbo WRX (5/2003) - Impreza STI (9/2002) - Impreza STI (4/2006) - Impreza STI (6/2008) - Impreza Turbo WRX Plus (TC) (1/0000) - Impreza WWW (5/1998) - Justy (T) (1/1998) - Justy 4WD 1.2 S II (7/1989) - Justy G3X AWD (2/2004) - Legacy 1.8 16v GL 4WD (5/1991) - Legacy 2.0i.e. Turbo TW 4WD (9/1992) - Legacy 2.0 Touring Wagon LE (9/1993) - Legacy 2.0D SW (12/2008) - Legacy 2.0D SW Sport (2/2010) - Legacy 2.5 Touring Wagon automatica (3/2004) - Legacy 2.5 Touring Wagon GX (7/1999) - Legacy 3.0 Outback H6 (4/2001) - M800 (4/1992) - SVX 3.3 4WD (3/1993) - Vivio 660 (1/1995)

**SUZUKI** Numero verde 800 - 45.26.25 [www.suzuki.it/autoveicoli](http://www.suzuki.it/autoveicoli)

<b>CELERIO</b> Lungh. 360 - Largh. 160 - Alt. 154 Bagagliaio (254-726)								
8.990	CELERIO 1.0 L	998/3/A	68 (50)	9,2 (90)	155	-	4,3	99
10.490	CELERIO 1.0 Easy	998/3/A	68 (50)	9,2 (90)	155	-	4,3	99
11.190	CELERIO 1.0 AGS Easy	998/3/A	68 (50)	9,2 (90)	155	-	4,3	99
12.290	CELERIO 1.0 DualJet S&S Style	998/3/A	68 (50)	9,5 (93)	155	-	3,6	84

<b>SWIFT</b> Lungh. 385 - Largh. 170 - Alt. 154 Bagagliaio (210-533)								
17.390	SWIFT 1.2 DualJet 4WD B-Cool Snow 5p	1242/4/I	90 (66)	12,2 (120)	165	-	4,8	111
14.250	SWIFT 1.2 VVT B-Easy 5p	1242/4/A	94 (69)	12,0 (118)	165	12,3	5,0	116
18.900	SWIFT 1.6 VVT Sport 5p	1586/4/A	136 (100)	16,3 (160)	195	-	6,4	147
15.750	SWIFT 1.3 DDiS B-Easy 5p	1248/4/A	75 (55)	19,4 (190)	165	12,7	3,9	101

<b>JIMNY</b> Lungh. 368 - Largh. 160 - Alt. 167 Bagagliaio (113-324)								
17.600	JIMNY 1.3 16v Evolution	1328/4/I	84 (62)	11,2 (110)	140	14,1	7,1	162

<b>S-CROSS</b> Lungh. 430 - Largh. 177 - Alt. 158 Bagagliaio (430-1269)								
18.700	S-CROSS 1.6 VVT 2WD Fun	1586/4/A	120 (88)	15,9 (156)	180	11,0	5,5	127
20.400	S-CROSS 1.6 VVT 2WD Cool	1586/4/A	120 (88)	15,9 (156)	180	11,0	5,5	127
22.600	S-CROSS 1.6 VVT 4WD All Grip Cool	1586/4/A	120 (88)	15,9 (156)	175	12,0	5,7	130
25.650	S-CROSS 1.6 VVT CVT 2WD Plus Star View	1586/4/A	120 (88)	15,9 (156)	170	12,4	5,5	125
27.850	S-CROSS 1.6 VVT CVT 4WD All Grip Plus S View	1586/4/I	120 (88)	15,9 (156)	165	13,5	5,7	130
20.900	S-CROSS 1.6 DDiS 2WD Fun	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	180	13,0	4,4	114
22.600	S-CROSS 1.6 DDiS 2WD Cool	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	180	13,0	4,4	114
21.400	S-CROSS 1.6 DDiS S&S 2WD Fun	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	180	13,0	4,4	114
23.100	S-CROSS 1.6 DDiS S&S 2WD Cool	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	180	13,0	4,4	114
25.300	S-CROSS 1.6 DDiS S&S 4WD All Grip Cool	1598/4/I	120 (88)	32,6 (320)	180	13,0	4,4	114
27.000	S-CROSS 1.6 DDiS S&S DCT 4WD All Grip Cool	1598/4/I	120 (88)	32,6 (320)	180	13,0	4,5	118

<b>VITARA</b> Lungh. 418 - Largh. 178 - Alt. 161 Bagagliaio (375-1120)								
27.600	VITARA 1.4 BoosterJet S&S 4WD All Grip S	1373/4/I	140 (103)	22,4 (220)	200	-	5,4	127
29.100	VITARA 1.4 BoosterJet S&S aut. 4WD All Grip S	1373/4/I	140 (103)	22,4 (220)	200	-	5,5	128
19.900	VITARA 1.6 VVT S&S 2WD V-Cool	1586/4/I	120 (88)	15,9 (156)	-	-	5,3	123
22.600	VITARA 1.6 VVT S&S 4WD All Grip V-Cool	1586/4/I	120 (88)	15,9 (156)	-	-	5,6	130
23.900	VITARA 1.6 VVT S&S 2WD A/TV-Top	1586/4/I	120 (88)	15,9 (156)	-	-	5,5	127
26.100	VITARA 1.6 VVT S&S 4WD All Grip A/TV-Top	1586/4/I	120 (88)	15,9 (156)	-	-	5,7	131
22.400	VITARA 1.6 DDiS S&S 2WD V-Cool	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	-	-	-	106
25.100	VITARA 1.6 DDiS S&S 4WD All Grip V-Cool	1598/4/I	120 (88)	32,6 (320)	-	-	-	111

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Alto 1.0 GLX 5p (6/2009) - Grand Vitara Evolution+ 1.9 DDiS 5p (1/2013) - S-Cross 1.6 VVT 4WD All Grip (3/2014) - Swift 1.3 DDiS 5p B-Top (1/2014) - SX4 1.6 DDiS 2WD (6/2007) - SX4 1.9 DDiS 4WD Outdoor Line (9/2006) - **Fuori listino:** Alto (10/2002) - Alto 1.0 (T) (12/1996) - Baleno 1.6 GLX 4p (1/1996) - Baleno 1.6 GS (8/1996) - Gran Vitara TDI (8/2001) - Grand Vitara 1.9 DDiS 5p (12/2005) - Grand Vitara 2.0 (T) (10/1998) - Grand Vitara 2.0 16v TD (12/2003) - Jimmy 1.5 DDiS (4/2005) - Liana 1.4 16v DDiS (11/2004) - Liana 1.6 16v GLX (10/2001) - Splash 1.3 DDiS DPF Saety Pack (5/2008) - Swift 1.2 VVT GL Top (2/2011) - Swift 1.3 (3/1995) - Swift 1.3 16v GLX (7/2005) - Swift 1.3 DDiS 5p GL Top (5/2011) - Swift 1.3 DDiS GL (2/2006) - Swift GTI (2/1994) - Swift Sport (4/2012) - Swift Sport (4/2007) - Vitara 1.6 JXL (5/1990) - Vitara 1.6 JXL SW Cat. Aut (11/1991) - Vitara 1.9 TD (T) (3/1997) - Vitara 2.0 TDI (TC) (3/1997) - Vitara JXL Ascot (7/1992) - Vitara JXL Cabrio Pack (10/1994)



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
----------------------------	--------------------	---	-----------------	-----------------	----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

**SICUREZZA  
DA GRANDE**



YARIS

**TOYOTA**

Numero verde 800 - 01.81.20

[www.toyota.it](http://www.toyota.it)

#### AYGO

Lungh. 346 - Largh. 162 - Alt. 146 Bagagliaio (168-)

11.400	AYGO 1.0 VVT-i x-cool 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95
11.900	AYGO 1.0 VVT-i x-cool 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95
12.150	AYGO 1.0 VVT-i x-play 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95
12.650	AYGO 1.0 VVT-i x-play 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95
12.000	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-cool 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97
12.500	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-cool 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97
12.750	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-play 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97
13.250	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-play 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97

#### YARIS

Lungh. 395 - Largh. 170 - Alt. 151 Bagagliaio (286-)

11.950	YARIS 1.0 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	155	15,3	4,2	99
14.150	YARIS 1.0 Cool 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	155	15,3	4,2	99
15.350	YARIS 1.0 Active 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	155	15,3	4,2	99
16.150	YARIS 1.3 Active 5p	1329/4/A	99(73)	12,7(125)	175	11,7	4,9	114
17.350	YARIS 1.3 Multidrive S Active 5p	1329/4/A	99(73)	12,7(125)	175	12,6	4,9	114
14.300	YARIS 1.4 D-4D 5p	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	175	10,8	3,8	99
16.500	YARIS 1.4 D-4D Cool 5p	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	175	10,8	3,8	99
17.700	YARIS 1.4 D-4D Active 5p	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	175	10,8	3,8	99
18.650	YARIS Hybrid Cool 5p	1497/4/A	101(74)	11,3(111)	165	11,8	3,3	75
19.850	YARIS Hybrid Active 5p	1497/4/A	101(74)	11,3(111)	165	11,8	3,3	75

#### AURIS

Lungh. 433 - Largh. 176 - Alt. 148 Bagagliaio (360-1200)

22.000	AURIS 1.2 Turbo Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	200	10,1	4,7	109
23.200	AURIS 1.2 Turbo CVT Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	195	10,5	4,6	109
22.050	AURIS 1.4 D-4D Cool	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	3,5	101
23.250	AURIS 1.4 D-4D Active	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	3,5	101
24.250	AURIS 1.6 D-4D Active	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	195	10,5	4,2	108
23.900	AURIS Hybrid Cool	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89
25.100	AURIS Hybrid Active	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89

#### AURIS TOURING SPORTS

Lungh. 460 - Largh. 176 - Alt. 149 Bagagliaio (530-1658)

23.000	AURIS TOURING SPORTS 1.2 Turbo Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	200	10,1	4,8	112
24.200	AURIS TOURING SPORTS 1.2 Turbo CVT Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	195	10,5	4,8	110
23.050	AURIS TOURING SPORTS 1.4 D-4D Cool	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	4,1	106
24.250	AURIS TOURING SPORTS 1.4 D-4D Active	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	4,1	106
25.250	AURIS TOURING SPORTS 1.6 D-4D Active	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	195	10,9	4,2	108
24.900	AURIS TOURING SPORTS Hybrid Cool	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89
26.100	AURIS TOURING SPORTS Hybrid Active	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89

#### PRIUS

Lungh. 446 - Largh. 175 - Alt. 149 Bagagliaio (445-)

27.850	PRIUS 1.8 H ECVT Active	1798/4/A	99(73)	14,5(142)	180	10,4	3,9	89
40.250	PRIUS 1.8 H Plug-in	1798/4/A	99(73)	14,5(142)	180	11,4	2,1	49

#### PRIUS+

Lungh. 465 - Largh. 178 - Alt. 158 Bagagliaio (200-1750)

31.900	PRIUS+ 1.8 H ECVT Active	1798/4/A	99(73)	14,5(142)	165	11,3	4,1	95
--------	--------------------------	----------	--------	-----------	-----	------	-----	----

#### AVENSIS SW

Lungh. 477 - Largh. 181 - Alt. 148 Bagagliaio (310-1609)

32.100	AVENSIS 2.0 D-4D Lounge Wagon	1989/4/A	126(93)	31,6(310)	200	10,0	5,4	142
34.000	AVENSIS 2.2 D-4D Lounge Wagon	2231/4/A	150(110)	34,7(340)	210	9,2	5,6	150
34.600	AVENSIS 2.2 D-Cat automatica Lounge Wagon	2231/4/A	150(110)	34,7(340)	205	9,8	6,6	174

#### GT86

Lungh. 424 - Largh. 178 - Alt. 129 Bagagliaio (243-)

30.500	GT86 Rock&Road	1998/4/P	200(147)	20,9(205)	226	7,6	7,8	181
--------	----------------	----------	----------	-----------	-----	-----	-----	-----

#### VERSO

Lungh. 446 - Largh. 179 - Alt. 162 Bagagliaio (114-1645)

21.300	VERSO 1.6 Cool	1598/4/A	132(97)	16,3(160)	185	11,7	6,6	154
23.000	VERSO 1.6 Active	1598/4/A	132(97)	16,3(160)	185	11,7	6,6	154
25.400	VERSO 1.8 CVT Active	1798/4/A	147(108)	18,3(180)	185	11,1	6,6	150
24.450	VERSO 1.6 D-4D Cool	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	185	12,7	4,5	119
26.150	VERSO 1.6 D-4D Active	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	185	12,7	4,5	119

#### RAV 4

Lungh. 461 - Largh. 185 - Alt. 168 Bagagliaio (640-)

28.950	RAV4 2.0 D-4D 2WD Active	1995/4/A	143(105)	32,6(320)	195	9,6	4,7	124
31.250	RAV4 2.0 D-4D 2WD Style	1995/4/A	143(105)	32,6(320)	195	9,6	4,7	124

**LEGGI LE NOSTRE PROVE** In listino: Auris 1.8 HSD 5p Executive (1/2011) - Avensis 2.2 D-4D 150 Cv SW Executive (5/2009) - Aygo (10/2014) - GT86 1st Edition (8/2012) - Prius 1.8 Hsd Executive

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
----------------------------	--------------------	---	-----------------	-----------------	----------------------	---------------------	------------------------	------------------------

(10/2009) - Prius Plug-in (2/2011) - Prius+ (9/2012) - Rav4 Crossover 2.2 D-Cat Aut Lounge (5/2013) - Verso-S 1.3 Active (5/2011) - Yaris 1.3 Style (11/2011) - Yaris 1.5 Hybrid Style (5/2013) - **Fuori listino**: 4Runner (10/1993) - 4Runner 2.4 TD (9/1990) - Auris 2.0 D-4D (4/2007) - Avensis 1.6 SW (5/1998) - Avensis 1.6 SW (TC) (7/1999) - Avensis 1.8 (5/2003) - Avensis 1.8 VVT-i (6/2003) - Avensis 1.8 VVT-i SW (11/0000) - Avensis 2.0 (3/1998) - Avensis 2.0 D-4D 126 Cv SW (9/2007) - Avensis 2.0 TD SW (11/10/1998) - Avensis 2.0 TDI 4-D (7/3/0000) - Avensis Verso 2.0 D-4D (10/2001) - Aygo (6/2005) - Camry GX V6 (11/1992) - Camry GX V6 SW (12/1993) - Carina 1.6 (3/1995) - Carina 1.6 GLI (3/1994) - Celica 1.6 16V STI (11/1992) - Celica 1.8 T.S. (1/2002) - Celica 1.8 VTI-i (12/1999) - Celica 2.0 GT (7/1994) - Celica 2.0 GT Carlos Sainz (TC) (2/1999) - Celica 2.0 Turbo 16v 4WD (2/1992) - Celica GT-Four (2/1995) - Corolla 1.4 D-4D M-MT 5p (2/2005) - Corolla 1.4 VTI-i (11/0000) - Corolla 1.6 16v SW (8/1993) - Corolla 1.6 G6 (11/10/1999) - Corolla 1.6 Luna (8/1997) - Corolla 1.8 4WD SW (2/1998) - Corolla 1.8 T Sport (4/2002) - Corolla 2.0 D-4D (2/2002) - Corolla 2.0 D-4D 5p (10/2003) - Corolla 2.0 D-4D SW (5/2001) - Corolla D-4D SW (7/2002) - Corolla GTI 16 (5/1990) - Corolla Verso 2.0 D-4D (9/2002) - Corolla Verso 2.0 D-4D Sol (6/2004) - Corolla Verso 2.2 D-4D Sol (12/2005) - Hi-Lux Pick-Up 75 Cv (4/1998) - iQ Multidrive (3/2009) - Land Cruiser 70 2.4 TD L J LX (3/1998) - Land Cruiser 90 3.0 D-4D GX (9/2001) - Land Cruiser 90 3.0 TD (TC) (1/1997) - Land Cruiser V8 4.5 D4-D (5/2008) - MR2 (5/2002) - MR2 1.8 (7/0000) - MR2 2.0 (1/1994) - Paseo 1.5 (6/1996) - Picnic 2.0i 16v (6/1997) - Picnic 2.2 TD (7/11/1998) - Previa 2.0 D-4D (2/0000) - Previa 2.4 2WD (6/1992) - Previa D-4D (7/2001) - Prius (10/2004) - Rav4 2.0 (9/1995) - Rav4 2.0 (8/2000) - Rav4 2.2 D-4D 177 Cv (4/2006) - Rav4 Crossover 2.2 D-Cat Aut Executive (4/2011) - Rav4 D-4D Sol 5p (12/2003) - Rav4 D-4D Sol 5p (12/2001) - Supra 3.0 (11/1994) - Urban Cruiser 1.4 D-4D Awd Luxury (6/2009) - Verso 2.0 D-4D Sol Luxury Pack 7 posti (8/2009) - Yaris 1.0 3p (5/2003) - Yaris 1.0 SW (5/1999) - Yaris 1.3 Luna (5/0000) - Yaris 1.4 D-4D (7/2002) - Yaris 1.4 D-4D Sol 5p (2/2002) - Yaris II 1.0 VTI-i Sol 5p (2/2006) - Yaris II 1.4 D-4D Sol 5p (9/2006) - Yaris II TS 5p (4/2007) - Yaris TS 5p (6/2001) - Yaris Verso 1.3 (6/0000) - Yaris Verso 1.4 D-4D (3/2003)

**C'È POSTO  
PER SETTE**



PASSAT VARIANT

**VOLKSWAGEN**

Numero verde 800 - 01.89.10

[www.volkswagen.it](http://www.volkswagen.it)

#### UP!

Lungh. 354 - Largh. 164 - Alt. 148 Bagagliaio (251-951)

10.950	UP! 1.0 60cv Take up! 3p	999/3/A	60(44)	9,7(95)	160	14,4	4,5	105
11.475	UP! 1.0 60cv Take up! 5p	999/3/A	60(44)	9,7(95)	160	14,4	4,5	105
12.000	UP! 1.0 60cv Move up! 3p	999/3/A	60(44)	9,7(95)	160	14,4	4,5	105
12.525	UP! 1.0 60cv Move up! 5p	999/3/A	60(44)	9,7(95)	160	14,4	4,5	105
12.800	UP! 1.0 60cv ASG Move up! 3p	999/3/A	60(44)	9,7(95)	160	15,3	4,4	103
13.325	UP! 1.0 60cv ASG Move up! 5p	999/3/A	60(44)	9,7(95)	160	15,3	4,4	103
13.550	UP! 1.0 eco up! BMT Take up! 3p	999/3/A	68(50)	9,2(90)	164	16,3	2,9	79
14.075	UP! 1.0 eco up! BMT Take up! 5p	999/3/A	68(50)	9,2(90)	164	16,3	2,9	79

#### POLO

Lungh. 397 - Largh. 168 - Alt. 145 Bagagliaio (280-952)

13.300	POLO 1.0 MPI 60cv Trendline 5p	999/3/A	60(44)	9,7(95)	161	15,5	5,0	114
15.200	POLO 1.0 MPI 75cv Comfortline 5p	999/3/A	75(55)	9,7(95)	173	14,3	5,1	116
16.100	POLO 1.2 TSI BlueM. Comfort 5p	1197/4/A	90(66)	16,3(160)	184	10,8	4,7	107
17.600	POLO 1.2 TSI BlueM. DSG Comfortline 5p	1197/4/A	90(66)	16,3(160)	184	10,8	4,7	107
22.750	POLO 1.8 TSI BlueM. GTI 5p	1798/4/A	192(141)	25,5(250)	236	6,7	5,6	129
24.250	POLO 1.8 TSI BlueM. DSG GTI 5p	1798/4/A	192(141)	25,5(250)	236	6,7	5,6	129
16.150	POLO 1.4 TDI 75cv Trendline 5p	1422/3/A	75(55)	21,4(210)	173	12,9	3,6	94
17.150	POLO 1.4 TDI 75cv Comfortline 5p	1422/3/A	75(55)	21,4(210)	173	12,9	3,6	94
16.350	POLO 1.4 TDI 75cv BlueM. Trendl. 5p	1422/3/A	75(55)	21,4(210)	173	12,9	3,4	88
17.350	POLO 1.4 TDI 75cv BlueM. Comfort. 5p	1422/3/A	75(55)	21,4(210)	173	12,9	3,4	88
17.850	POLO 1.4 TDI 90cv BlueM. Comfort. 5p	1422/3/A	90(66)	23,4(230)	184	10,9	3,4	88
19.350	POLO 1.4 TDI 90cv BlueM. DSG Comfortline 5p	1422/3/A	90(66)	23,4(230)	184	10,9	3,5	92

#### MAGGIOLINO

Lungh. 428 - Largh. 181 - Alt. 149 Bagagliaio (310-905)

21.100	MAGGIOLINO 1.2 TSI BlueM. Design	1197/4/A	105(77)	17,8(175)	180	10,9	5,5	128
31.300	MAGGIOLINO 2.0 TSI BlueM. DSG Sport	1984/4/A	220(162)	35,7(350)	231	6,7	6,7	157
24.500	MAGGIOLINO 2.0 TDI 110cv BlueM. Design	1968/4/A	110(81)	25,5(250)	182	11,0	4,3	112
30.950	MAGGIOLINO 2.0 TDI 150cv BlueM. DSG Sport	1968/4/A	150(110)	34,7(340)	200	8,9	4,8	127

#### MAGGIOLINO CABRIOLET

Lungh. 428 - Largh. 181 - Alt. 147 Bagagliaio (225-808)

24.900	MAGGIOLINO CAB. 1.2 TSI BlueM. Design	1197/4/A	105(77)	17,8(175)	178	11,7	5,6	129
35.100	MAGGIOLINO CAB. 2.0 TSI BlueM. DSG Sport	1984/4/A	220(162)	35,7(350)	228	6,9	6,8	159
28.300	MAGGIOLINO CAB. 2.0 TDI 110cv BlueM. Des.	1968/4/A	110(81)	25,5(250)	180	11,7	4,4	115
34.750	MAGGIOLINO CAB. 2.0 TDI 150cv BlueM. DSG Sp.	1968/4/A	150(110)	34,7(340)	198	9,3	5,0	120



# Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri Frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
26.500	GOLF 1.4 TSI BlueM. DSG Sport Ed. 5p	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	204	9,2	5,0	116
26.250	GOLF 1.4 TSI 150cv BlueM. ACT Sport Ed. 5p	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	216	8,2	4,7	109
33.250	GOLF 1.4 TSI BlueM. GTI Perf. 5p	1984/4/A	230 (169)	35,7 (350)	250	6,4	6,0	139
35.150	GOLF 2.0 TSI BlueM. DSG GTI Perf. 5p	1984/4/A	230 (169)	35,7 (350)	250	6,4	6,0	139
43.100	GOLF 2.0 TSI BlueM. 4Mot. R5p	1984/4/A	301 (221)	38,7 (380)	250	5,1	7,1	165
45.000	GOLF 2.0 TSI BlueM. DSG 4Mot. R5p	1984/4/A	301 (221)	38,7 (380)	250	4,9	6,9	159
21.750	GOLF 1.4 TGI BlueM. Trendline 5p	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	10,9	5,3	94
24.000	GOLF 1.4 TGI BlueM. Comfortline 5p	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	10,9	5,3	94
25.900	GOLF 1.4 TGI DSG BlueM. Comfortline 5p	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	10,9	5,2	92
21.650	GOLF 1.6 TDI 90cv BlueM. Trendl. 5p	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	185	11,9	3,8	99
25.000	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. Comfort. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,8	99
25.750	GOLF 1.6 TDI 110cv Comfortline 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,8	99
26.900	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. Sport Ed. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,8	99
26.900	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. DSG Comfort. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,9	102
28.800	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. DSG Sport Ed. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,9	102
29.050	GOLF 2.0 TDI BlueMotion Sport Edition 5p	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	216	8,6	4,1	106
30.950	GOLF 2.0 TDI BlueMotion DSG Sport Edition 5p	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	216	8,6	4,5	119
33.600	GOLF 2.0 TDI BlueM. GTD 5p	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	230	7,5	4,2	109
35.500	GOLF 2.0 TDI BlueM. DSG GTD 5p	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	230	7,5	4,5	119
37.900	GOLF 1.4 TSI Plug-In-Hybrid DSG GTE 5p	1395/4/A	204 (150)	35,7 (350)	222	7,6	1,5	35

## GOLF VII VARIANT

Lungh. 456 - Largh. 180 - Alt. 148 Bagagliaio (605-1620)

19.300	GOLF VARIANT 1.2 TSI 86cv BlueM. Trendline	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	180	12,6	5,0	115
22.650	GOLF VARIANT 1.2 TSI 110cv BlueM. Comfort.	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	196	-	5,0	115
22.350	GOLF VARIANT 1.4 TGI BlueM. Trendline	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	195	11,5	3,5	97
24.600	GOLF VARIANT 1.4 TGI BlueM. Comfortline	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	195	11,5	3,5	97
26.500	GOLF VARIANT 1.4 TGI BlueM. DSG Comfort.	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	195	11,5	3,5	95
22.250	GOLF VARIANT 1.6 TDI 90cv BlueM. Trendl.	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	186	12,9	3,9	102
25.600	GOLF VARIANT 1.6 TDI 90cv BlueM. Conf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,0	3,9	102
27.500	GOLF VARIANT 1.6 TDI 110cv BlueM. DSG Conf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,0	4,0	104

## GOLF SPORTSVAN

Lungh. 434 - Largh. 181 - Alt. 158 Bagagliaio (500-1520)

19.450	GOLF SPORTSVAN 1.2 TSI 86cv BlueM. Trendl.	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	177	13,2	4,3	114
20.400	GOLF SPORTSVAN 1.2 TSI 110cv BlueM. Trendl.	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	192	10,7	5,1	117
22.650	GOLF SPORTSVAN 1.2 TSI 110cv BlueM. Conf.	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	192	10,7	5,1	117
23.300	GOLF SPORTSVAN 1.4 TSI 125cv BlueM. Conf.	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	200	9,9	5,4	125
25.200	GOLF SPORTSVAN 1.4 TSI 125cv BlueM. DSG Conf.	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	200	9,9	5,2	121
22.250	GOLF SPORTSVAN 1.6 TDI 90cv BlueM. Trendl.	1598/4/A	90 (66)	0,0 (-)	-	-	3,6	95
24.500	GOLF SPORTSVAN 1.6 TDI 90cv BlueM. Conf.	1598/4/A	90 (66)	0,0 (-)	-	-	3,6	95
25.600	GOLF SPORTSVAN 1.6 TDI 110cv BlueM. Conf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,3	3,6	95
27.500	GOLF SPORTSVAN 1.6 TDI 110cv BlueM. DSG Conf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,3	3,6	95

## PASSAT

Lungh. 477 - Largh. 183 - Alt. 146 Bagagliaio (586-1152)

28.400	PASSAT 1.4 TSI BlueMotion Trendline	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	208	9,7	5,3	122
31.500	PASSAT 1.4 TSI 150cv BlueMotion ACT Conf.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	220	8,4	4,9	115
30.050	PASSAT 1.6 TDI 120cv BlueMotion Trendline	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	10,8	4,0	103
31.750	PASSAT 1.6 TDI 120cv BlueMotion Comfortline	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	10,8	4,0	103
34.250	PASSAT 1.6 TDI 120cv BlueMotion DSG Conf.	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	10,8	3,9	100
33.200	PASSAT 2.0 TDI 150cv BlueMotion Comfortline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	220	8,7	4,0	106
34.750	PASSAT 2.0 TDI 150cv BlueMotion Highline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	220	8,7	4,0	106
35.700	PASSAT 2.0 TDI 150cv BlueMotion DSG Conf.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,7	4,4	116
37.250	PASSAT 2.0 TDI 150cv BlueMotion DSG Highl.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,7	4,4	116
36.650	PASSAT 2.0 TDI 150cv BlueM. 4Mot. Highline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	215	8,7	4,5	117
39.300	PASSAT 2.0 TDI 190cv BlueMotion DSG Highl.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	235	7,5	4,6	119
41.250	PASSAT 2.0 TDI 190cv BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	230	7,5	4,6	131
45.450	PASSAT 2.0 TDI BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/A	239 (176)	51,0 (500)	240	6,1	5,3	139

## PASSAT VARIANT

Lungh. 477 - Largh. 183 - Alt. 148 Bagagliaio (650-1780)

29.400	PASSAT VARIANT 1.4 TSI 125cv BlueM. Trendl.	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	206	9,7	5,3	123
32.500	PASSAT VAR. 1.4 TSI 150cv BlueM. ACT Conf.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	218	8,6	5,1	119
31.050	PASSAT VARIANT 1.6 TDI 120cv BlueM. Trendl.	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,0	4,0	105
32.750	PASSAT VARIANT 1.6 TDI 120cv BlueM. Conf.	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,0	4,0	105
35.250	PASSAT VAR. 1.6 TDI 120cv BlueM. DSG Conf.	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,0	4,0	103
34.200	PASSAT VAR. 2.0 TDI 150cv BlueM. Conf.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,9	4,1	107
35.750	PASSAT VAR. 2.0 TDI 150cv BlueM. Highl.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,9	4,1	107
36.700	PASSAT VAR. 2.0 TDI 150cv BlueM. DSG Conf.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	216	8,9	4,5	119
38.250	PASSAT VAR. 2.0 TDI 150cv BlueM. DSG Highl.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	216	8,9	4,5	119
37.650	PASSAT VAR. 2.0 TDI 150cv BlueM. 4M. Highl.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	213	8,9	4,6	120
40.300	PASSAT VAR. 2.0 TDI 190cv BlueM. DSG Highl.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	233	7,7	4,6	119
42.250	PASSAT VAR. 2.0 TDI 190cv BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	228	7,7	5,1	134
46.450	PASSAT VAR. 2.0 TDI BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/A	239 (176)	51,0 (500)	238	6,3	5,4	140

## TOURAN

Lungh. 453 - Largh. 183 - Alt. 166 Bagagliaio (834-1980)

24.500	TOURAN 1.2 TSI Trendline	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	189	11,3	5,4	124
28.600	TOURAN 1.2 TSI Comfortline	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	189	11,3	5,4	124
27.100	TOURAN 1.6 TDI Trendline	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	11,9	4,4	115
31.200	TOURAN 1.6 TDI Comfortline	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	11,9	4,4	115
33.000	TOURAN 1.6 TDI DSG Comfortline	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	11,9	4,4	115
32.900	TOURAN 2.0 TDI Comfortline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	208	9,3	4,4	115
34.700	TOURAN 2.0 TDI DSG Comfortline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	208	9,3	4,4	115

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nun. cilindri Frazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>SCIROCCO</b> Lungh. 426 - Largh. 181 - Alt. 140 Bagagliaio (312-1006)								
23.100	SCIROCCO 1.4 TSI	1390/4/A	122 (90)	20,4 (200)	200	9,7	6,4	146
29.450	SCIROCCO 2.0 TSI GT	1984/4/A	211 (155)	28,5 (280)	240	6,9	7,4	172
31.350	SCIROCCO 2.0 TSI DSG GT	1984/4/A	211 (155)	28,5 (280)	238	6,9	7,5	174
27.800	SCIROCCO 2.0 TDI	1968/4/A	140 (103)	32,6 (320)	207	9,3	5,1	134
29.700	SCIROCCO 2.0 TDI DSG	1968/4/A	140 (103)	32,6 (320)	205	9,3	5,5	145
31.300	SCIROCCO 2.0 TDI 177cv GT	1968/4/A	177 (130)	38,7 (380)	223	7,9	5,1	134
33.200	SCIROCCO 2.0 TDI 177cv DSG GT	1968/4/A	177 (130)	38,7 (380)	220	7,5	5,5	144

## TIGUAN

Lungh. 443 - Largh. 181 - Alt. 170 Bagagliaio (470-1510)

21.700	TIGUAN CROSS 1.4 TSI BlueM.	1390/4/A	122 (90)	20,4 (200)	185	10,9	6,5	152
25.250	TIGUAN CROSS 2.0 TDI 110cv BlueM.	1968/4/A	110 (81)	28,5 (280)	175	11,9	5,3	139
30.450	TIGUAN 2.0 TDI 110cv BlueMotion Sport & Style	1968/4/A	110 (81)	28,5 (280)	175	11,9	5,3	139
31.800	TIGUAN 2.0 TDI 140cv BlueM. Sport & Style	1968/4/A	140 (103)	32,6 (320)	190	10,2	5,3	139
33.650	TIGUAN 2.0 TDI 140cv 4Mot. Sport & Style	1968/4/A	140 (103)	32,6 (320)	186	10,2	6,0	157
35.550	TIGUAN 2.0 TDI 140cv DSG 4Mot. Sport & Style	1968/4/A	140 (103)	32,6 (320)	188	10,2	6,3	167

## TOUAREG

Lungh. 480 - Largh. 194 - Alt. 171 Bagagliaio (697-1642)

52.350	TOUAREG 3.0 V6 TDI 204cv BlueM. Tiptr.	2967/6/I	204 (150)	45,9 (450)	206	8,7	6,6	173
57.650	TOUAREG 3.0 V6 TDI 262cv BlueM. Tiptr.	2967/6/I	262 (193)	59,1 (580)	225	7,3	6,6	174

## LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: CC 2.0 TDI BlueMotion (9/2012) - Golf (8/2014) - Golf 2.0 GTD 5p (12/2013) - Golf 2.0 TDI BlueMotion Technology DSG (2/2013) - Golf Variant 2.0 TDI (5/2014) - Maggolino 1.4 TSI Sport (6/2012) - Maggolino Cabriolet 1.6 TDI Design (8/2013) - Passat Variant 2.0 TDI (4/2015) - Polo (10/2014) - Polo GTI DSG 5p (3/2011) - Scirocco 2.0 TDI 140 Cv Dpf DSG (7/2009) - Sharan 2.0 TDI 140 Cv DSG Highline (5/2011) - Tiguan 2.0 TDI 140 Cv Track&Style (2/2012) - Touareg 3.0 V6 TDI Tiptronic BlueMotion (12/2010) - Touran 2.0 TDI Highline (2/2011) - up! White (3/2012) - Fuori

listino: Beetle TDI 101 Cv (10/2002) - Bora 2.3 Highline 4 motion (8/1999) - Bora TDI 115 Cv Highline (1/4/0000) - Caravelle 2.5 TDI (12/2002) - Eos 2.0 TDI DPF (12/2006) - Fox 1.2 Easy (9/2005) - Golf 1.4 CL (5/1993) - Golf 1.6 CL (8/1993) - Golf 1.6 GL 5p (8/1989) - Golf 1.6 Pink Floyd (1/1995) - Golf 1.8 90 Cv GL 3p (1/1992) - Golf 1.9 TD GL Europe (11/1993) - Golf 1.9 TDI (10/1996) - Golf 1.9 TDI 150 Cv (12/2002) - Golf 1.9 TDI Comfortline (5/2004) - Golf 2.0 16V GTI (150 Cv) (6/1994) - Golf 2.0 GTD DSG 5p (3/2007) - Golf 2.0 GTD DSG 5p (1/2010) - Golf 2.0 GTI 3p (3/2005) - Golf 2.0 GTI DSG 5p (3/2005) - Golf 2.0 GTI DSG 5p (1/2010) - Golf 2.0 TDI Comfortline 5p (12/2003) - Golf 2.0 TDI Highline 5p (1/2009) - Golf 2.8 Highline 4 Motion 5P (1/12/1999) - Golf 2.8 VR6 (8/1992) - Golf Cabrio 1.6 TDI (12/2011) - Golf Cabrio 1.6 Trendline (1/4/1999) - Golf Cabrio 1.9 TDI Rolling S (2/1996) - Golf Cabrio III (7/1994) - Golf Country (2/1991) - Golf Ecodiesel GL (3/1990) - Golf Ecomatic CL (11/1994) - Golf G60 GTI (12/1990) - Golf G60 Rallye (160 Cv) (11/1989) - Golf R DSG (1/2011) - Golf R32 (1/2003) - Golf TDI 110 Cv (3/1998) - Golf TDI 150 Cv Highline 5p (7/2001) - Golf Variant 1.6 Highline (1/3/0000) - Golf Variant 1.9 TDI Dpf Comfortline (1/2008) - Lupo 1.0 Trendline Air (2/1999) - Lupo 1.2 1.3 (2/0000) - New Beetle 1.4 Cabrio (5/2003) - New Beetle 1.9 TDI (6/1999) - Passat 1.6 GL (6/1995) - Passat 1.8 GL Europe (4/1994) - Passat 1.8 T (3/1997) - Passat 1.8i GL Cat. (8/1988) - Passat 1.9 TDI 130 Cv Highline (3/2001) - Passat 2.0 TDI Comfortline DPF (7/2005) - Passat CC 2.0 TDI Dpf 140 Cv (6/2009) - Passat Variant 1.8 T (4/1998) - Passat Variant 2.0 TDI Sportline DPF (1/2006) - Passat Variant Syncro GU (3/1992) - Phaeton 6.0 W12 (3/2003) - Polo 1.0 CL (7/1986) - Polo 1.0 CL Best Seller (7/1993) - Polo 1.0 X (1/1997) - Polo 1.2 Comfortline 3p (10/2002) - Polo 1.3 Comfort (4/1995) - Polo 1.3 S GT (4/1991) - Polo 1.4 CL D (12/1992) - Polo 1.4 Comfortline 5p (3/2002) - Polo 1.4 Comfortline 5p (11/2009) - Polo 1.4i 16V Air (12/1996) - Polo 1.8 GTI 3p (9/2006) - Polo 1.9 TDI 100 Cv Sport



PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
<b>V40</b> Lungh. 437 - Largh. 178 - Alt. 142 Bagagliaio (335-1032)								
22.750	V40 T2	1596/4/A	120 (88)	24,5 (240)	205	9,0	5,3	124
23.850	V40 T2 Kinetic	1596/4/A	120 (88)	24,5 (240)	205	9,0	5,3	124
24.450	V40 T3	1596/4/A	150 (110)	24,5 (240)	210	8,8	5,3	124
25.550	V40 T3 Kinetic	1596/4/A	150 (110)	24,5 (240)	210	8,8	5,3	124
26.200	V40 T4	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	225	7,7	5,5	129
27.300	V40 T4 Kinetic	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	225	7,7	5,5	129
28.320	V40 T4 Powershift	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	225	8,5	6,1	143
29.420	V40 T4 Powershift Kinetic	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	225	8,5	6,1	143
33.550	V40 T5 Geartronic Kinetic	1969/4/A	245 (180)	35,7 (350)	240	6,3	5,9	137
24.200	V40 D2	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	11,9	3,4	88
25.300	V40 D2 Kinetic	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	11,9	3,4	88
26.320	V40 D2 Powershift	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	12,1	4,0	105
27.420	V40 D2 Powershift Kinetic	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	12,1	4,0	105
30.400	V40 D4 Kinetic	1969/4/A	190 (140)	40,8 (400)	230	7,4	3,8	99
32.600	V40 D4 Geartronic Kinetic	1969/4/A	190 (140)	40,8 (400)	230	7,2	4,2	109
26.520	V40 D3	1984/5/A	150 (110)	35,7 (350)	210	9,6	4,3	114
27.620	V40 D3 Kinetic	1984/5/A	150 (110)	35,7 (350)	210	9,6	4,3	114
28.640	V40 D3 Geartronic	1984/5/A	150 (110)	35,7 (350)	205	9,3	5,2	136
29.740	V40 D3 Geartronic Kinetic	1984/5/A	150 (110)	35,7 (350)	205	9,3	5,2	136
<b>V40 CROSS COUNTRY</b> Lungh. 437 - Largh. 178 - Alt. 146 Bagagliaio (324-1031)								
28.600	V40 CROSS COUNTRY T4 Kinetic	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	215	7,7	5,5	129
30.720	V40 CROSS COUNTRY T4 Powershift Kin.	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	215	8,5	6,1	143
33.140	V40 CROSS COUNTRY T4 Geartr. AWD Kin.	1984/5/I	180 (132)	30,6 (300)	210	8,7	8,0	187
26.600	V40 CROSS COUNTRY D2 Kinetic	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	185	11,9	3,8	99
28.720	V40 CROSS COUNTRY D2 Powershift Kinetic	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	12,1	4,1	108
28.920	V40 CROSS COUNTRY D3 Kinetic	1984/5/A	150 (110)	35,7 (350)	205	9,6	4,4	117
31.040	V40 CROSS COUNTRY D3 Geartronic Kinetic	1984/5/A	150 (110)	35,7 (350)	200	9,3	5,2	137
<b>V60</b> Lungh. 463 - Largh. 190 - Alt. 148 Bagagliaio (430-1241)								
33.200	V60 T3 Kinetic	1596/4/A	150 (110)	24,5 (240)	200	9,6	6,0	139
35.250	V60 T4 Kinetic	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	220	8,5	6,6	153
37.450	V60 T4 Powershift Kinetic	1596/4/A	180 (132)	24,5 (240)	220	9,2	7,2	167
35.400	V60 T3 Powershift Kinetic	1596/4/A	150 (110)	24,5 (240)	205	10,4	7,2	167
41.850	V60 T5 Geartronic Kinetic	1969/4/A	245 (180)	35,7 (350)	230	6,4	6,2	144
30.500	V60 D2	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	11,3	4,5	119
31.850	V60 D2 Kinetic	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	11,3	4,5	119
32.700	V60 D2 Powershift	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	185	12,7	4,5	119
34.050	V60 D2 Powershift Kinetic	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	185	12,7	4,5	119
36.750	V60 D4 Kinetic	1969/4/A	181 (133)	40,8 (400)	225	7,6	3,9	103
39.050	V60 D4 Geartronic Kinetic	1969/4/A	181 (133)	40,8 (400)	225	7,6	4,3	112
34.200	V60 D3 Kinetic	1984/5/A	136 (100)	35,7 (350)	205	10,4	4,5	119
36.400	V60 D3 Geartronic Kinetic	1984/5/A	136 (100)	35,7 (350)	200	10,4	6,0	128
41.150	V60 D4 Geartronic AWD Kinetic	1984/5/A	163 (120)	40,8 (400)	215	10,4	6,4	169
39.650	V60 D5 Kinetic	2400/5/A	215 (158)	42,8 (420)	230	7,5	4,6	120
41.850	V60 D5 Geartronic Kinetic	2400/5/A	215 (158)	44,9 (440)	230	7,7	6,2	162
44.350	V60 D5 Geartronic AWD Kinetic	2400/5/I	215 (158)	44,9 (440)	225	7,7	6,4	169
61.050	V60 D6 Geartronic AWD Plug-In Hybrid	2400/5/I	215 (158)	44,9 (440)	230	6,1	1,8	48
<b>V70</b> Lungh. 482 - Largh. 186 - Alt. 155 Bagagliaio (555-1600)								
39.450	V70 D2 Polar	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	190	11,9	4,5	119
41.650	V70 D2 Powershift Polar	1560/4/A	114 (84)	27,5 (270)	180	13,2	4,5	119
43.300	V70 D4 Polar	1969/4/A	181 (133)	40,8 (400)	220	8,6	4,3	113
45.600	V70 D4 Geartronic Polar	1969/4/A	181 (133)	40,8 (400)	220	8,6	4,5	119

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accel. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	CO <sub>2</sub> (g/km)
40.850	V70 D3 Polar	1984/5/A	136 (100)	35,7 (350)	200	10,6	4,5	119
43.050	V70 D3 Geartronic Polar	1984/5/A	136 (100)	35,7 (350)	195	10,6	5,1	134
45.450	V70 D5 Polar	2400/5/A	215 (158)	42,8 (420)	225	7,8	4,8	126
47.650	V70 D5 Geartronic Polar	2400/5/A	215 (158)	44,9 (440)	220	8,7	6,2	164
47.550	V70 D4 Geartronic AWD Polar	2400/5/I	181 (133)	42,8 (420)	210	9,4	6,6	175
50.150	V70 D5 Geartronic AWD Polar	2400/5/I	215 (158)	44,9 (440)	220	8,7	6,6	175
<b>XC60</b> Lungh. 463 - Largh. 189 - Alt. 171 Bagagliaio (490-1450)								
44.550	XC60 T5 Geartronic Kinetic	1969/4/A	245 (180)	35,7 (350)	210	7,2	6,7	157
46.850	XC60 T5 Geartronic AWD Kinetic	2497/5/I	254 (187)	36,7 (360)	210	7,1	8,4	197
38.250	XC60 D3 Kinetic	1969/4/A	150 (110)	35,7 (350)	190	11,2	4,5	117
40.550	XC60 D3 Geartronic Kinetic	1969/4/A	150 (110)	35,7 (350)	185	11,2	4,7	124
40.650	XC60 D4 AWD Kinetic	1969/4/A	190 (140)	40,8 (400)	210	8,1	4,5	117
42.950	XC60 D4 Geartronic AWD Kinetic	1969/4/A	190 (140)	40,8 (400)	210	8,1	4,7	124
42.950	XC60 D4 AWD Kinetic	2400/5/I	190 (140)	42,8 (420)	210	8,1	5,2	139
45.250	XC60 D4 Geartronic AWD Kinetic	2400/5/I	190 (140)	42,8 (420)	210	8,1	5,7	149
45.750	XC60 D5 AWD Kinetic	2400/5/I	220 (162)	42,8 (420)	210	8,1	5,2	137
47.950	XC60 D5 Geartronic AWD Kinetic	2400/5/I	220 (162)	42,8 (420)	210	8,2	5,7	179
<b>XC70</b> Lungh. 484 - Largh. 186 - Alt. 160 Bagagliaio (555-1600)								
49.180	XC70 T5 Geartronic Polar	1969/4/A	245 (180)	35,7 (350)	210	6,8	6,7	157
44.700	XC70 D4 Polar	1969/4/A	181 (133)	40,8 (400)	210	8,8	4,5	117
47.000	XC70 D4 Geartronic Polar	1969/4/A	181 (133)	40,8 (400)	210	8,8	4,9	129
47.000	XC70 D4 AWD Polar	2400/5/I	163 (120)	42,8 (420)	200	10,4	5,3	139
49.200	XC70 D4 Geartronic AWD Polar	2400/5/I	163 (120)	42,8 (420)	195	10,8	6,4	169
49.150	XC70 D5 AWD Polar	2400/5/I	215 (158)	42,8 (420)	210	8,3	5,6	139
51.350	XC70 D5 Geartronic AWD Polar	2400/5/I	215 (158)	44,9 (440)	205	8,8	6,4	169
<b>XC90</b> Lungh. 495 - Largh. 201 - Alt. 178 Bagagliaio (705-1947)								
60.350	XC90 T6 Geartronic AWD Kinetic	1969/4/I	321 (236)	40,8 (400)	230	6,9	7,7	179
61.900	XC90 T6 Geartronic AWD 7p Kinetic	1969/4/I	321 (236)	40,8 (400)	230	6,9	7,7	179
56.350	XC90 D5 Geartronic AWD Kinetic	1969/4/I	224 (165)	47,9 (470)	220	7,8	5,8	152
57.900	XC90 D5 Geartronic AWD 7p Kinetic	1969/4/I	224 (165)	47,9 (470)	220	7,8	5,8	152
<b>LEGGI LE NOSTRE PROVE</b> In listino: V 60 D4 Geartronic (6/2014) - V 60 D4 Geartronic (5/2014) - V40 Cross Country D3 Geartronic (4/2013) - V40 D2 Momentum (9/2012) - V60 D3 Geartronic Momentum (1/2011) - Fuori listino: 240 Polar 2.0 (4/1990) - 440 1.7 Turbo Cat (9/1989) - 460 1.9 TD GLE (7/1994) - 460 1.9 TD GLT (9/1995) - 460 GLE (3/1994) - 460 SE (10/1992) - 480 1.7 ES (2/1988) - 480 1.7 Turbo Automatica (4/1991) - 480 2.0 ES (4/1993) - 740 2.0 16v GLE (5/1989) - 740 2.0 16v SW GLT (2/1990) - 740 2.0 16v Turbo (200 Cv) (6/1990) - 760 2.4 TD Intercooler GLE (6/1988) - 780 2.3 Turbo Intercooler (9/1987) - 850 2.0 20v SW GLT (1/1994) - 850 2.0 GLE (1/1995) - 850 2.0 T5 SW (6/1994) - 850 2.5 GLT (6/1992) - 850 2.5 TDI SW (5/1996) - 940 2.0 SW (9/1991) - 940 2.0 Turbo Polar (4/1996) - 940 GLT Turbo (6/1991) - 960 2.0 16v Turbo (11/1990) - 960 2.0 16v Turbo (4/1994) - 960 2.0 16v Turbo SW (3/1991) - 960 3.0 (4/1992) - C 30 1.6 D Momentum (2/2007) - C 30 D3 Geartronic Black Design (10/2011) - C 30 drivE Kinetic (3/2010) - C 70 2.0 Turbo (226 Cv) (3/1998) - C 70 T5 (8/2006) - Crosscountry D5 (1/2003) - Polar 2.0 (5/1991) - S40 1.8 (3/1997) - S40 1.8 T4 (7/1998) - S40 1.9 D (9/2000) - S40 2.0 (7/1996) - S40 2.0 T (7/1998) - S40 2.4 170 Cv Momentum Geartronic (4/2004) - S60 D3 Geartronic Momentum (9/2010) - S60 D5 (9/2001) - S60 T5 (2/2001) - S60 2.9 (TC) (1/2000) - S60 D5 Automatica Momentum (11/2006) - S80 D5 Optima (9/2002) - S80 T5 Optima (2/1999) - Super Polar 2.0 (9/1993) - V40 1.9 DI Optima (TC) (11/1999) - V40 2.0 16v (8/1996) - V40 2.0 16v (7/1999) - V50 1.6 D Momentum (7/2005) - V50 2.0 D Momentum (6/2004) - V50 2.0 D Powershift Momentum (10/2008) - V50 D5 Aut. Summum (6/2006) - V70 2.0 AWD (9/1997) - V70 2.3 20v T5 (6/2000) - V70 2.4 T AWD XC (11/2000) - V70 D5 Momentum Geartronic (10/2007) - V70 D5 Optima (12/2001) - V70 T5 Summum (12/2004) - V70R (8/2003) - XC 60 2.40 Fap Kinetic (1/2009) - XC 60 2.40 Fwd Drive Kinetic (10/2009) - XC 70 D5 AWD Momentum Geartronic (2/2008) - XC 90 185 Cv Optima (10/2005) - XC 90 D5 Optima automatica (3/2003)								

Tutte le riviste del gruppo **EDISPORT EDITORIALE** sono disponibili anche su tablet e smartphone ricche di contenuti extra!



Scarica l'app dallo Store e scegli il tipo di abbonamento che preferisci: 1 numero, 6 numeri o 12 numeri.



